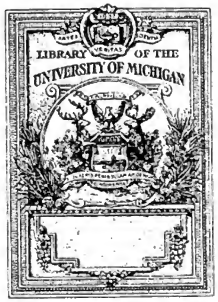
University of Michigan.



FROM THE LIBRARY OF

Professor Karl Heinrich Rau

OF THE UNIVERSITY OF HEIDELBERG

PRESENTED TO THE

UNIVERSITY OF MICHIGAN

BY

Mr. Philo Parsons

OF DETROIT

1871

HE
6995
K67

3. Red ppl. 5.11.4.9. 10168

Das Postwesen in Teutschland,

PARSONS LIBRARY University of MICHIGAN

wie es war, ist, und seyn könnte.

Von
dem Staats- und Cabinetsrath
Johann Ludwig Klüber.

Erlangen
bei Johann Jacob Palm
1811.

Vorrede.

Ein Gegenstand der Politik und National-Oekonomie wird hier öffentlich zur Sprache gebracht, von dem seit etlichen Jahren Jeder spricht, Niemand schreibt. Zuverlässig wäre diese Erörterung unterblieben, wenn man bei jenem öffentlichen Schweigen, unter einer durch schriftstellerische Fruchtbarkeit sich auszeichnenden Na-

Nation, hinlänglich verbreitete Sachkunde und Uebersicht des hochwichtigen Gegenstandes voraussetzen dürfte. Was Vernunft und Erfahrung dem Verfasser eingaben, ist treulich und mit der besten Absicht aufgezeichnet. Bei gleichem Rechtverhalten, ist der freimüthigste Staatsbürger, immer auch der getreueste, wohlmeinendste, zuverlässigste. Unfähig, der Gunst, dem Vorurtheil, dem Egoismus zu fröhnen, weifs er selbst über Neid, Verläumdung und politische Verketzerung sich hinwegzusetzen.

Verzweifelt Jemand an der Hoffnung, die HauptIdeen dieser Schrift in unserm Vaterlande ausgeführt zu sehen, den bittet man zu erwägen, dafs Verhütung des Schlimmerwerdens schon Verdienst ist. Und hat nicht Alles seine Zeit? Was in

der

der Idee richtig ist, mufs irgend einmal in der Wirklichkeit zum Vorschein kommen. Will für manches Gute die rechte Stunde noch nicht schlagen, wird sie darum nie erscheinen? Dient doch das Schlimmerwerden oft nur dazu, ihr Kommen zu beschleunigen. Schon darum ist es nützlich, warnende Beispiele der Mitwelt, für die allgemeinste Lehrmeisterin, die Geschichte, aufzubewahren.

Diese Schrift erscheint in einer Zeit, welche durch öfteren politischen Wechsel sich auszeichnet. Man wird also, in ihren geschichtlichen Beziehungen, den Zeitpunct nicht übersehen dürfen, in welchem sie der Presse übergeben ward, den Anfang des Maimonats 1811. Fertig zum Druck war die Handschrift schon acht Monate früher. Es konnten und mufsten

aber,

aber, da durch bloſsen Zufall die Ablieferung derselben in die Druckerei sich verzögert hatte, die seit jener Zeit abermal eingetretenen Postveränderungen, vor dem Abdruck noch aufgenommen werden.

Daſs der Verfasser nur aus eigenem Antrieb geschrieben, daſs er nur *seine* Ideen, *seine* Wünsche und Hoffnungen vorgetragen habe, bedarf wohl, für den aufmerksamen Leser, keiner ausdrücklichen Erwähnung. Mögen sie so wohlmeinend aufgenommen werden, als sie niedergeschrieben wurden!

Inhalt.

Inhalt.

Einleitung (Seite 1).

Erster oder historisch-politischer Theil.

A) *Geschichte des Post- und Botenwesens in dem Mittelalter* (S. 7).

B) *Geschichte des Postwesens:*

I) *Seit dem Mittelalter bis zu dem letzten Reichsdeputations Hauptschluſs* (1500—1803) (S. 16).
1) Niederländische Post (16). 2) ReichsPost (17). 3) TerritorialPosten (23). 4) Vergleichung des Reichs- und TerritorialPostwesens (28).

II)

II) *Seit dem ReichsdeputationsHauptschlufs, bis zu dem presburger Frieden* (25. Febr. 1805 — 26 Dec. 1805) (36).

III) *Von dem presburger Frieden, bis zu der Stiftung des rheinischen Bundes* (26. Dec. 1805 — 12. Jul. 1806) (43).

IV) *Von der Stiftung des rheinischen Bundes, bis jetzt* (Jul. 1806 — Mai 1811) (S. 47).

1) *Allgemeine Bemerkungen* (47).

2) *Politische Grundsätze* und *Maasnehmungen der rheinischen BundesSouveraine*: a) Beibehaltung der bisherigen TerritorialPosten (49). — b) Einführung und Einrichtung neuer LandesPosten, in Wirtemberg (50); in Berg und Cleve, nachher Grofsherzogthum Berg (51); in den von Frankreich nach der Schlacht von Jena besetzten Ländern (51); in Westphalen (52); in Baiern (59). — c) Verwandlung der bisherigen taxischen Reichsposten in taxische LandesPosten, in dem fürstlich primatischen Staat, in den Grofsherzogthümern Baden, Hessen und Wirzburg, in den herzogl. sächsischen Ländern, in den reussischen Fürstenthümern, in dem Fürstenthum Schwarzburg-Rudolstadt, und in einem Theil des Fürstenthums Schwarzburg-Sondershausen (61). — d) Vertragsmäsige Aufnahme fremder

der LandesPost in den Fürstenthümern HohenzollernHechingen, in den drei anhaltischen Herzogthümern, in den Fürstenthümern Waldeck, LippeDetmold, LippeSchaumburg, in den Ländern des Herzogs von Aremberg, der Fürsten von SalmSalm und SalmKyrburg, und in einem Theil des Fürstenthums SchwarzburgSondershausen (64). — e) Souveraine Bundesfürsten, in deren Staaten keine Post ist: HohenzollernSigmaringen, Lichtenstein, Leyen (65). — f) Königl. sächsische TransitoPost in Schlesien (65). — g) PostCombinationsRecesse (66). — h) Recapitulation der verschiedenen Postanstalten, auf dem Areal des rheinischen Bundes (66), und auf dem übrigen Boden des vormaligen teutschen Reichs, am Schlufs des Jahres 1810 (67). — i) Einführung kaiserl. französischer Post, in den durch das französische SenatusConsult vom 13. Dec. 1810 mit Frankreich vereinigten teutschen Staaten (67). — k) Numerische Uebersicht der Postanstalten in dem ehemaligen Teutschland, in dem Mai 1811 (69). — l) Zwei Tabellen über die verschiedenen Postbezirke in den souverainen Staaten des rheinischen Bundes, aa) in dem Dec. 1810, bb) in dem Jan. 1811 (Zu S. 70).

3) *Finanzielle Grundsätze oder Tarif der neuesten Postanstalten* (70).

4) *In-*

4) *Inchartirung* (99).

5) *Folgen der Vervielfältigung der Postanstalten*: a) Vertheuerung des Briefporto, theils durch Erhöhung des Tarifs, theils durch mehrfaches Transito-Porto (113). — b) Verminderung der Sicherheit und Geschwindigkeit der Correspondenz (121). — c) Grosser Umtrieb und Kostenaufwand bei Klagen gegen Postbeamte, bei der Mehrheit der Postbezirke (124). — d) Erschwerung und Minderung des Verkehrs aller Art, mittelst der Post (128). — e) Vielfacher, unschätzbarer Nachtheil für den Staat und alle Staatsgenossen (128).

Zweiter oder staatswirthschaftlicher Theil.

I) *Staatswirthschaftlicher Gesichtspunct des Postwesens als Welt und Staatsanstalt* (129). — Erläutert durch Beispiele von dem nordamerikanischen Freistaat, von der Schweiz, von Rufsland, Oestreich, Dänemark, Sachsen (132).

II) *Weder als Gewerbwucher der Unternehmer, noch als unmittelbare Quelle der StaatsFinanzen*, ist die Post zu behandeln (144).

III)

III) *Nicht von der Grösse der PostTaxe, hängt die Grösse des reinen PostErtrags vorzüglich ab* (160). — Die Grösse des PostErtrags in England, beweiset nicht für das Gegentheil (172). — Wohl aber bewährt obigen Grundsatz die Erfahrung in Frankreich, Preussen und Westphalen (179). — Auch werden Schweden, Rufsland und Oestreich wahrscheinlich zu diesem Grundsatz zurückkehren (184). — Das zu weit getriebene Finanziren der Post, konnte in Preussen nur durch LocalUrsachen sich erhalten (186). — Bei der taxischen Post wäre es jetzt zerstörend für die Anstalt (192). — Welches, in Erwägung der jetzigen, durch Abgaben und höhere VerwaltungsKosten erschwerten Lage der taxischen Postanstalt, ganz vorzüglich spricht für die Wahrheit des hier aufgestellten Grundsatzes (193). — Dessen Sieg also gewifs ist (194).

IV) *Am zweckmäsigsten wird die Post als Privatunternehmung betrieben* (195). — Es ist möglich, sie in dieser Art ganz zweckmäsig zu verwalten (197). — Aber die Verwaltung geschehe privilegienmäsig, unter Oberaufsicht, Gesetzgebung, Polizei, Gerichtbarkeit und Finanzhoheit des Staates, bei zweckmäsiger Controlirung des Geschäftganges, und Publi-

Publicität der PostAnordnungen (198). — So gewinnt die Post an Zutrauen des Publicums (200). — Das richtig verstandene KameralInteresse leidet hiebei, und bei mäsiger Besteuerung der Post nicht, sondern es wird befördert (201); weit mehr, als durch KammerRegie, oder temporäre Verpachtung (206).

V) *Doch sind Einheit und Allgemeinheit der Postanstalt* (207), *in einem grossen Raum* (212), *nöthig zu einer ganz zweckmäsigen Einrichtung und Verwaltung.*

* * *

Wünsche! — Hoffnung? — (213).

Eine der wichtigsten Lehren, welche der teutschen Finanzkunst bevorsteht, ist die, welche sie aus manchen Ländern von der neuen Einrichtung des Postwesens erhalten wird. Eine Anstalt, die nur zu dem Nutzen der Staatsbürger dienen sollte, wird fast nur zu Benutzung derselben gebraucht, mit einer Zuversicht, welche deutlich verräth, dafs ihr wahres staatswirthschaftliches Verhältnifs noch nicht überall gehörig gefafst, oder beherzigt werde. Wäre die Staatskunst, wie billig, zuvorgekommen, ehe die grosse Lehrmeisterin Erfahrung auch hier eine Ruthe bindet, fürwahr es bedürfte jetzt der Frage nicht: ob es Zeit sey, über das wahre Staatsinteresse bei der Postanstalt, sich zu verständigen? Eben so wenig der Be-

sorgniſs, daſs dem, welcher die Ohren in den Händen hat, nicht wohl anders beizukommen sey, als handgreiflich, da doch gewisse Dinge, wie sehr sie auch dem Verstande einleuchten, mit Händen sich nicht greifen lassen. Aber ist es nicht übel verstandenes Interesse, was am häufigsten zu Maasregeln verleitet, die dem Staats - und Privatwohl widerstreben?

Wie das Licht und die Wärme sich verhält zu dem thierischen Leben, so die *Schreib-* und *Buchdruckerkunst*, das *Geld* und die *Post*, zu dem geistigen und geselligen Leben der Menschen, in dem Stande der Cultur. So arbeitet denn ein Machthaber, der an diesen Postulaten der Cultur sich vergreift, dem Wohlstande der Staaten und Nationen in seinen ersten Elementen entgegen.

Gewiſs, die Postanstalt ist eine der kostbarsten Perlen in dem Kranze der bürgerlichen Gesellschaft, eines der wichtigsten Mittel zu Erweckung und Erhaltung der Lebenswärme emsiger Thätigkeit der Staatsgenossen. Millionenarmig greift sie ohne Unterlaſs, am meisten unsichtbar, in alle Verhältnisse des menschlichen

chen Lebens und der bürgerlichen Gesellschaft. Die Wechselwirkung zwischen ihr und jedem Culturverhältnifs aller civilisirten Nationen, ist so vielfach und unzertrennlich, dafs man sie als *Weltanstalt* betrachten mufs, wenn man ihren ganzen, hohen Werth richtig fassen will. Wie einst in denen Nationen, welche das Schwerdt der römischen Legionen traf, also erkaltet jene Regsamkeit in denen, welchen man die Mittel des freien Verkehrs raubt, oder erschwert. Der Mensch mufs gerechterweise nach allen Seiten leicht und frei wirken können; er mufs wissen, warum er arbeite, und die gewisse Aussicht auf Verbesserung seines Zustandes sehen, oder er stirbt allem Guten und Nützlichen ab. Hoffnung des Fortganges bildet den lebendigen Strom, Gewifsheit des Stillstandes Sumpf.

Giebt es eine Anstalt, die mehr und allgemeiner diesem Stillstand entgegenarbeitet, als die Post? Was hat kräftiger, als sie, dazu mitgewirkt, dafs der Handel aus seiner Wiege gerissen ward, dafs der kleinste Welttheil fast allein zu dem herrschenden, zu dem Sitz des Handels, der Wissenschaften, der Cultur,

der

der Politik sich erhob? Wie viele der nützlichsten Verbindungen aller Art werden nicht entstehen, wie viele entstandene nicht gepflegt werden, und unbenutzt vergehen, wenn ein leichter Postverkehr das Entstehen und Pflegen nicht befördert! Wie die Schneeflocke, die ein Vöglein unwillkührlich von dem Baum stiefs, durch den Berghang begünstigt, in weiter Ferne zur mächtigen Lawine sich bildet, so wird oft ein unbedeutendes Brieflein, das ohne leichten, schnellen und wohlfeilen Postverkehr nie wäre geschrieben, nie gelesen worden, Anlafs zu den wichtigsten Verbindungen, zu Gründung des gröfsten und dauerhaftesten Menschenglücks, ja zu Unternehmungen und Entdeckungen, für Staat und Menschheit so wichtig, dafs durch alles Geld was die Erde trägt, durch keinen Finanzgewinn sie je aufgewogen würden. Wieviel gewinnt nicht, durch leichten Postverkehr, jeder Zweig des menschlichen Wirkens und Wissens! Ohne ihn beschränkte sich die Mittheilung der Freundschaft, des gröfsten Glücks der Menschheit, grossentheils auf den engen Raum körperlicher Gegenwart. Wie unentbehrlich ist die Post für jéde Art des Handels und Wandels, für Künste

ste und Wissenschaften, für Länder- und Völkerkunde, für das unermeſsliche Feld der Naturkunde, für die erhabenste aller Wissenschaften, die Sternkunde, die erste, gröfste und erstaunenswürdigste aller Offenbarungen Gottes!

Darum geht die Post weiter nicht, als die cultivirte Menschheit. Sie ist ein magisches Band, welches alle cultivirte Nationen, aber auch nur diese, umschlingt. In Asien (das nördliche russische Asien und Sina ausgenommen) und in ganz Afrika, ist kein Postillon, folglich auch, sagt Schlözer, kein cultivirter Staat. Das Mittelalter entbehrte der Buchdruckerkunst und der Post. Darum haftete die Barbarei so fest. Eine Reise aus Schwaben nach Pommern, war fast eben so abentheuerlich, wie jetzt in die Mungalei. Unsicher, langsam, selten war der Briefwechsel. Wäre Entbehrung des Geldes und der Schreibkunst hinzugekommen, die Menschheit hätte in Wildheit versinken müssen. La Lande versetzte, noch in der neuesten Zeit, den Aerostat, Bode die Buchdruckerwerkstatt unter die Gestirne; Bauhin, Linné, Schreber, verewig-

ten

ten so manchen berühmten Namen in der Nomenclatur der Pflanzen. Hätten diese Astronomen, diese Botaniker den hohen Werth erwogen, welchen ihre Wissenschaft der Post verdankt, längst schon flammte, hell leuchtend für alle kommenden Geschlechter, am Stern-Gewölbe das Posthorn, als *Tassium sidus*, und eine der wohlthätigsten Pflanzen prangte mit dem Namen der Post.

Post-

Post - und Botenwesen in dem Mittelalter.

Das Aufstreben zu der Cultur nöthigte, auf Mittel des Verkehrs mit entfernten Gegenden zu sinnen. *Eigene* oder expresse *Boten*, zu Pferd oder zu Fuſs, konnten nicht Jedermann, und, wegen der Kosten, nur für einzelne ausserordentliche Fälle dienen. Landesherren benutzten, innerhalb Landes, zu ihren Reisen und zu Fortbringung ihres Gepäckes, die *Hoffolge*, die Dienste der mit Anspann versehenen Landesunterthanen. Fürsten, die unter sich, oder in die Hauptstädte ihrer Provinzen, in weit entlegene Länder, oder aus andern Ursachen, einer regelmäsigen, sichern und geschwinden Communication bedurften, bedienten sich theils der *Frohnboten*, die bisweilen, in bestimmter Distanz, von Ort zu Ort abgelöset wurden, theils *unterlegter Reiter*, deren jeder seine Station zu machen hatte, so oft Depeschen ankamen.

Von

Von dieser Art war früher schon, nicht nur die *Staatspost* des *Cyrus* und anderer persischen Monarchen, deren Xenophon und Herodot erwähnen, sondern auch der *Cursus publicus*, der mehrere Jahrhunderte hindurch in dem *römischen Staate* bestand, schon vor August als reitende, seit ihm auch als fahrende Staatspost (angariae et parangariae). Er diente für Staatsboten, für Staatsbeamte auf ihren Amtsreisen, und selbst den Kaisern auf ihren Reisen durch die Provinzen. Auch *Carl* der Grosse ordnete 807 drei Curse für eine Staatspost aus Gallien, nach seinen Staaten in Italien, Teutschland und Spanien.

Eine ähnliche Staatspost findet man noch jetzt in *Japan* und *Sina*; nur dafs dem sinesischen Staatsboten gestattet wird, ausser den amtlichen Depeschen, auch Briefe von und an Privatpersonen, mitzunehmen, und sich dadurch einen Nebenverdienst zu machen.

Aehnliche *Staatsposten* wurden in manchen teutschen Ländern, doch meist nur für kurze Zeit, angelegt. Herzog Georg von Sachsen, albertinischer Linie, welcher die Erbstatthalterschaft in Friesland bis 1515 bekleidete, die sein Vater von Kaiser Maximilian I. erhalten hatte, bestellte in dem Jahr 1514 *Postboten* zwischen *Meissen* und *Friesland*,

land, über Quedlinburg, Liebenburg im Hildesheimischen, und Rotenberg im Schaumburgischen. Die verwitwete Landgräfin Hedwig Sophie von Hessen-Cassel, Vormünderin und Landesregentin, unterhielt bei dem damaligen Mangel einer ordentlichen Post, einen solchen Curs von *unterlegten Reitern* über Hirschfeld und Fulda, noch in dem J. 1674, wie ich aus einem OriginalSchreiben derselben an den Abt von Fulda ersehe. Indefs waren solche Staatsposten selten, und nur für den Gebrauch des Staates.

Gutsherrschaften suchten sich, in einzelnen Fällen, zu helfen durch *Botenfröhner*, selbst nach weit entfernten Orten. Solches Botenlaufen war, noch in der neuern Zeit, hie und da, eine der gröfsten Plagen des armen Landmannes. Ich selbst sah Fufsfröhner, die dreissig und mehr Meilen weit geschickt wurden. Die Frohnpflichtigen eines gewissen Ortes mietheten gemeinschaftlich für weite Botengänge einen armen Juden, der um geringen Lohn diente und dienen konnte, weil er unterwegs meist als Betteljude, als sogenannter Pletten- (Billeten-) Gast, frei zehrte.

Privatpersonen behalfen sich, für ihren Briefwechsel, in der Nähe, vielfältig mit *Amts*- und *Kanzleiboten*, auch mit *Metzger Gelegenheit* mit

soge-

sogenannten MetzgerPosten, da die Fleischer häufig zum Einkauf in dem Gau herum fuhren, ritten, oder giengen. Der *Metzgerpferde* bedienten sich auch nicht selten Couriere und andere Reisende, weil man ziemlich sicher war, in jeder grössern oder kleinern Stadt, zu jeder Zeit, bei einem oder dem andern Metzger Reitpferde in Bereitschaft zu finden. Bisweilen traten Handelsleute und andere Privatpersonen einer Gegend zusammen, und hielten blofs für ihren Privatverkehr *ordentliche Boten*, die bisweilen den Namen Nebenboten erhielten, zum Unterschied von den ordinären Boten, die aus einem Amt, Dorf oder Stadt regelmäsig an einen Ort giengen, und für den gemeinen Gebrauch bestimmt waren.

Mönche, die häufig von einem Kloster in das andere, oft sehr entfernt, versetzt, auch zu Ordens-Obern, oder nach Rom gesendet wurden, und hiebei oft grosse Umwege machten, dienten häufig dem Briefwechsel. Nicht leicht sah man einen wandernden Mönch ohne Briefsack. Auch andere *Reisende*, besonders *Pilger* und *Kaufleute*, machten sich ein Geschäft daraus, Briefbestellungen zu übernehmen. Der Dienst, den sie leisteten, war desto grösser, je seltener sich Gelegenheit dazu fand, und je weniger er auf andere Art ersetzt werden konnte.

te. Man fühlte seinen Werth nur desto mehr, und leistete ihn desto williger, je zuversichtlicher der Reisende auf Gegendienste derselben Art rechnen durfte und mufste. Vorzüglich dienten solche Reisende, die *regelmäsig* zu *bestimmter Zeit* denselben Weg machten, und an einem dritten Ort *mit ähnlichen Reisenden zusammentrafen*, welche Briefe und Packete mit ihnen umtauschen konnten. So Kaufleute, die, ein- oder zweimal in dem Jahr, zur Messe zogen. Nicht nur dieser *Mefsgelegenheit* bedienten viele sich zu ihrem Briefverkehr, auch den *kaufmännischen Waarensendungen*, welche das ganze Jahr hindurch statt hatten, packte man häufig Briefe und Packete bei.

Wahrscheinlich schon seit dem dreizehnten Jahrhundert, vertrat das *städtische Botenwesen*, eine rein kaufmännische Erfindung und Unternehmung, für einen grossen Theil von Teutschland, die Stelle der heutigen Posten. Es waren gehende, reitende und fahrende Boten, welche die der Handlung ergebenen Städte, besonders die Hansestädte, zum Theil an sehr entlegene Orte, regelmäsig sendeten, und durch deren Zusammentreffen man eine Art von Postcurs von einem Ende Teutschlandes zu dem andern bildete; doch auch nur von *einem* Ende, und auch nur bis zu dem andern. Der frankfur-

fürter Bote fuhr nach Cöln, der lindauer nach Augsburg, der augsburger, der ulmer, der schweinfurter und bamberger nach Nürnberg, der nürnberger nach Hamburg, wo auch der bremer, cölner, leipziger, braunschweiger und andere mit ihm zusammentrafen. Auch sendete Nürnberg Boten nach Wien, Salzburg, Stuttgard, Leipzig, Breslau. Diese städtischen Boten, welchen in neuern Zeiten manche Postschriftsteller, aus ungerechtem Spott, den Namen Metzgerposten beilegten, waren bestimmt für den allgemeinen Gebrauch, und für das damalige Teutschland eine der nützlichsten Anstalten. Ohne sie hätte das Commerz der Städte, das eines schnellen und sichern Briefwechsels bedurfte, nicht gedeihen können. Wäre ihre Geschichte diplomatisch bearbeitet, so würde kaum Jemand zweifeln, dafs in ihnen der Keim, die erste Entstehung des heutigen Postwesens, zu suchen sey.

Auf der *pariser Universität*, die in dem Anfang des dreizehnten Jahrhunderts entstand, wurden mehrere Boten unterhalten, die man, wegen der Geschwindigkeit mit welcher sie reiseten, *fliegende Boten* nannte. Sie machten zu bestimmter Zeit ihre Reise, vorzüglich um Brief- und Geldbestellungen für die Studirenden zu besorgen, auch um Studirende selbst zu begleiten, die damals aus

bei-

beinahe ganz Europa in Paris zusammenströmten. Hauptsächlich Einer dieser Boten, der pommerische, war für Teutschland bestimmt. Milde Stiftungen, wovon diese Boten zum Theil besoldet wurden, und die Vortheile, welche die Universität von der Anstalt zog, sicherten dieser eine Dauer, die weit über die spätere Einführung und Vervollkommnung der heutigen allgemeinen Posten hinaus reichte. Erst Ludwig XV. hob die fliegenden Boten auf, durch ein eigenes Patent vom 14. Apr. 1719.

Die teutschen städtischen, und die pariser akademischen Botenanstalten, gaben Anlafs zu Einführung mancher *Landkutschen*, die für den Transport der Briefe, Packete und Personen in kleinern Distanzen bestimmt waren. Aber zu noch weit mehr gaben sie Anlafs, zu einer der segenvollsten Anstalten für das Menschengeschlecht. Sie wurden die *Wiege* des *heutigen Postwesens*, und diese Wiege war, in ihrer blühendsten Periode, blosse *Privat*anstalt der pariser Universität a), und der Kaufleute in teutschen Handelsstädten. Die Obrigkeit, weit entfernt, sich in das städtische Botenwesen zu mi-

a) Noch in der letzten Zeit der königlichen Regierung, erhob die Universität zu Paris ihre Stiftungs-Einkünfte von dem Postregal, als eine auf diesem haftende Last.

mischen, oder den Gewinn theilen zu wollen, begünstigte dasselbe blofs, wie jedes nützliche Gewerbe. Daher, in den Stadtarchiven, der Mangel, die Unvollständigkeit der Nachrichten aus den frühern Zeiten dieser, für Cultur und Gewerbe so wichtigen, Botenanstalt. Erst in dem sechzehnten Jahrhundert ward solche unter PolizeiAufsicht genommen; die älteste bekannte Botenordnung ist die augsburgische von 1552.

Vorübergehend hatte König *Ludwig* XI. von *Frankreich*, der schon 1464 durch ein Edict, und durch eine Instruction für seine Postmeister, die Einführung reitender Posten versuchte, sich zweimal unterlegter Reiter mit dem besten Erfolg bedient, um täglich sichere Nachricht aus weiter Ferne in der kürzesten Zeit zu erhalten; das erstemal 1475, als der Dauphin, weit entfernt von ihm, zu Amboise gefährlich krank lag, das anderemal 1477, um von dem Schicksal Herzogs Carls des Kühnen von Burgund fortwährend schleunigen Bericht zu haben, als der Herzog mit den Eidgenossen in Krieg verwickelt war. Ueber Erwartung hatte die Anstalt der Absicht entsprochen. Ohne sie wäre es vielleicht dem König so leicht nicht geworden, sich der Staaten dieses letzten Nebenbuhlers der französischen Könige im Innern, zu bemächtigen, als die-

ser

ser in der Schlacht bei Nancy, unter dem Arm der Helvetier, Schätze, Truppen und Leben eingebüfst hatte. Zum Andenken dieser Post, ward in Frankreich eine Münze geschlagen, worauf zwei Eilboten, mit der Inschrift: "qui pedibus volucres anteirent cursibus auras." Bald nachher, in dem Jahr 1480, ward die Anstalt von Ludwig nicht nur erweitert, sondern auch für fortwährend erklärt. Zwei hundert dreissig Eilboten wurden, mit Pferden, auf Stationen nach den Hauptorten des Königreichs verlegt (positi, dispositi equi); zwar auf Staatskosten, und zunächst für Staats- und päpstliche Depeschen, unter Aufsicht des Oberstallmeisters, doch so, dafs auch Privatpersonen mit den für jene Couriere bestimmten Pferden *reisen* durften, gegen Bezahlung von 6 Sols für das Pferd, auf 4 Lieues. So nützlich diese Posten für die Regierung seyn mochten, so waren sie doch, in Absicht auf Briefwechsel, auf Waaren- und Geldtransport, nicht für den gemeinen Gebrauch, überhaupt auch in ihrer Einrichtung noch ziemlich unvollkommen.

Post-

Postwesen seit dem Mittelalter bis zu dem letzten ReichsdeputationsHauptschlufs. (1500 — 1803)

Nur Nachdenken und Erfahrung, verbunden mit glücklichem Erfolg, konnten das Postwesen vervollkommnen und veredlen. Nihil simul et inventum et perfectum. Diese Vervollkommnung und Veredlung wiederfuhr ihm, wie es scheint, *zuerst* in *Teutschland.* Man mufs sie — denn von eigentlicher Erfindung kann, bei dem Stufengang ihrer Entstehung, die Rede nicht seyn — dem Hause *Thurn* und *Taxis* verdanken. Franz von Taxis, der wahrscheinlich Anfangs für eigene und fremde kaufmännische Zwecke eine kleine Privatpost errichtet hatte, vermochte zuerst Kaiser Maximilian den Ersten, unter dem in Teutschland so Vieles sich anders und besser gestaltete, einen allgemeinen Postcurs in seine burgundischen Erbstaaten, von Wien nach Brüssel, anzulegen, und ihm die Einrichtung und Aufsicht zu übertragen. Der Kaiser ernannte ihn 1516 zu seinem *niederländischen Post-*

mei-

meister, und überliefs ihm den, damals noch für sehr mifslich gehaltenen Postertrag. Dagegen übernahm Franz von Taxis, Anfangs nicht ohne Risico und baaren Schaden, die Einrichtung und Erhaltung der Post für eigene Rechnung. Statt eines Canons oder Concessionsgeldes (Patentsteuer) verpflichtete er sich, die kaiserlichen Briefe und Depeschen unentgeltlich aus Oestreich nach den Niederlanden, und zurück, zu schaffen. Das niederländische GeneralPostmeisteramt blieb, doch nicht erblich, auch nach ihm bei der Familie. Ihm folgte darin sein Neffe, Baptista von Taxis, und diesem dessen Sohn Franz, 1536.

* * *

Die Unternehmung mit der niederländischen Post war auffallend gelungen, und hatte Beifall gefunden. Der *Reichstag* beschlofs schon 1522, für den Briefwechsel zwischen dem Kaiser zu Wien, und dem damaligen Reichsregiment zu Nürnberg, eine eigene Post anzulegen, und eben so 1542 eine Feldpost, bei Gelegenheit des Türkenkriegs. Die Anstalt ward nach und nach verbessert und erweitert, für Teutschland. Es wurden *mehrere Postcurse* angelegt, schon 1543 eine beständige reitende

Post aus den Niederlanden über Lüttich, Trier, Speyer, das Wirtembergische, Augsburg, Tyrol, bis in Italien, 1603 bis 1610 eine Post von Frankfurt nach Rheinhausen, von 1615 bis 1618 Posten von Frankfurt theils auf der Bergstrasse in die Pfalz, und Hessen, theils nach Nürnberg, theils über Fulda, Erfurt, Naumburg, nach Leipzig, von Cölln nach Hamburg, von Retz in die Oberpfalz bis Nürnberg.

In dem Jahr 1543 bestellte K. Carl V. Leonhard von Taxis zu seinem *niederländischen GeneralPostmeister*, welches 1563 Ferdinand I. bestätigte. Zwei und vierzig Jahre später, 1595, und wieder 1597, ernannte ihn K. Rudolph II., auch zu seinem *GeneralOberpostmeister* im *Reich*, und erhob ihn in den Freiherrnstand, nachdem kurz vorher die niederländisch-taxischen Posten, etliche Jahre lang (1587 bis 1589), durch einen Projectmacher oder listigen Fuchs, wie ihn die wirtembergischen Postmeister nannten, Jacob Henott zu Cöln, aus Teutschland verdrängt gewesen wären. Henott selbst trat in taxische Dienste, und es ward mit dem Postwesen überall eine sogenannte Reformation vorgenommen. Leonhards Sohn, Lamoral, erhielt 1615 von K. Matthias die gräfliche Würde und das GeneralPostmeisteramt über die Posten in

dem

dem Reich, sogar *erblich*, als *Reichsmannlehen*, gegen das Versprechen, die kaiserlichen Estafetten, auch die Correspondenz des Kaisers, des ReichsErz- und Vicekanzlers, der kaiserlichen Geheimen und ReichsHofräthe und anderer kaiserlicher und Reichs-Staatsbeamten, unentgeltlich zu bestellen. Unter Kaiser Ferdinand II., mitten in dem dreissigjährigen Kriege erhielt (1621) das taxische Reichspostlehn die Eigenschaft eines subsidiarischen Weiberlehns. Es ergiengen mehrmal kaiserliche Rescripte und Patente, besonders 1627, 1635 und 1637, wodurch das taxische Postwesen begünstigt, und in Schutz genommen ward. Lamorals Urenkel, Eugen Franz, ward 1686 in den Reichsfürstenstand, das ReichsErbpostgeneralat 1744 zu einem *Reichs-Thronlehn* erhoben, und das fürstliche Haus Thurn und Taxis erlangte die Reichsstandschaft, Anfangs nur Theil an einer reichsgräflichen Curialstimme, 1754 aber auch eine Virilstimme in dem Reichsfürstenrath.

Dem Verdienste seine Kronen! Welches Geschlecht kann sich eines gleich grossen Verdienstes um die teutsche Nation, ja selbst um die Menschheit rühmen, wie das Haus *Taxis?* Ihm dankt Teutschland, ihm ein grosser Theil von Europa die unermefsliche Wohlthat der heutigen Post. Als

Mu-

Muster guter Postanstalt, ward die taxische Post auch in andern Staaten von Europa nachgeahmt. Ohne sie wäre der Adlerflug nicht möglich gewesen, den, seit ihrem Entstehen, Handlung, Cultur und Literatur genommen haben. Zu dem Ruhm dieses edlen Hauses bedarf es keiner Ahnenkrücke, nicht der Abstammung aus dem Geschlechte der Carolinger, oder der Herzoge von Bouillon, nicht der Verwandtschaft mit Torquato Tasso, dem unsterblichen Dichter.

Auch Darius, der Perser letzter König, war GeneralPostmeister des persischen Reichs, ehe er den Thron bestieg. Beneidenswerth ist, weniger der äussere Glanz, der mit Ehre und ohne Bedrückung des Publikums erworbene Reichthum dieses Fürstenhauses, als vielmehr sein hochstrahlendes Verdienst *b*). Unvergänglich steht sein Ruhm in den

b) "Es bleibt also" schreibt der ehrwürdige Publicist Moser (Staatsr. V. 262). "das förmliche Postwesen allerdings eine taxische Erfindung, welche ganz erstaunliche Folgen nach sich gezogen und die Welt in manchen Sachen fast in einen andern Model gegossen hat, und welche, wenn sie in Schranken bleibt, dem Publico und Privatis zu unsäglichem Nutzen und denen so die

den Annalen der Menschheit. Aber scheint es doch des Verdienstes Loos zu seyn, dafs es der Zeitgenossen Anfechtung nicht entgehen könne!

Die *erste hundertjährige Periode* des *taxischen Postwesens*, war, wenn auch für den Unternehmer gerade nicht die einträglichste, doch sicher die blühendste, das heifst, das PostInstitut ward zur gröfsten Zufriedenheit, zum gröfsten Nutzen des Publikums verwaltet. Der Postcurs von der französischen Grenze nach Brüssel, von da theils nach Wien, theils über Tyrol nach dem für den teutschen Handel damals so wichtigen Italien, hatte eine hinlänglich grosse *Ausdehnung*, um Lebhaftigkeit des Briefwechsels zu erwecken, und in den Postpreisen einen hohen Grad von Wohlfeilheit zu begün-

---

die Einkünfte davon ziehen, zu grossem Profit gereichet, dahero, wann es in der Welt überall nach Billigkeit gienge, dieser Familie von allen Landen Europens, wo Posten vorhanden seynd, eine beständige Erkenntlichkeit gebührete, und ist es zwar jetzo so leicht nachzumachen, als die amerikanische Schiffahrt dem Columbo; wer weifs aber: ob die Welt nicht noch eben so lang als zuvor würde gestanden seyn, ohne von Posten oder Amerika etwas zu erfahren, wenn kein Taxis und kein Columbus gekommen wäre."

begünstigen. In dem Ganzen der Anstalt herrschte *Einheit* der Verwaltung, der Aufsicht, des Interesse. Begünstigt ward sie von dem Kaiser, freundlich aufgenommen und angesehen von den Landesherren, die den vielfachen, unschätzbaren Vortheil, der ihren Unterthanen dadurch zugieng, zu schäzzen wuſsten, und die Postfreiheit für ihren eigenen und den amtlichen Briefwechsel ihrer Staatsbehörden, gern als Steuer gelten liessen, womit das Postgewerbe allenfalls hätte belegt werden können. Bei diesen Landesherren schien die richtige Ueberzeugung zu herrſchen, das Postgewerbe bringe Nahrung in das Land; es gehöre seiner Natur nach zu den wenigen, die zu ihrer Wirksamkeit grossen Raumes bedürfen, die keine Concurrenz vertragen, die der PrivatIndustrie überlassen seyn müssen, wenn sie den höchstmöglichen Grad von Zutrauen, Sicherheit, Bequemlichkeit und Wohlfeilheit, folglich den gröſsten Nutzen für das Publikum, und durch dieses für den Staat selbst, gewähren sollen.

Einheit in der obersten Leitung und in den VerwaltungsGrundsätzen, *Gleichförmigkeit* und *Leichtigkeit* in der Ausführung, *Begünstigung* und *Wohlgefallen* von Seite der Regenten, nebst des *Kaisers Empfehlung*, waren es, denen man die Riesenschritte dankte, welche das teutsche Postwesen

sen in seiner ersten Periode machte. Aber unbemerkt konnte nicht bleiben, dafs, selbst bei den wohlfeilsten Postpreisen, dem Unternehmer jedes Jahr ein beträchtlicher Ueberschufs geblieben war. Leonhard von Taxis selbst soll, schon im Anfang des siebenzehnten Jahrhunderts, ihn auf hundert tausend Ducaten angegeben haben; denn es sey, sagte er, ein Brunnen, dahin alle Quellen zusammenflössen. Nicht sowohl das Gelingen der Anstalt, als vielmehr der Geldgewinn, erregt: Neid.

* * *

Das *Beispiel* war gegeben, das *Muster* stand vor den Augen der Welt. Nach Columbus fand sich leicht ein Anderer, der das Ey auf der Spitze zum Stehen brachte. Vielleicht auch, dafs hie und da ungern gesehen ward, wie einem Ausländer die Gunst des Kaisers und die Post so grossen Vortheil brachte, und dafs so viele Ausländer bei der Post angestellt waren. Vielleicht, dafs der GeneralPostmeister, bei der weit über jede teutsche Landesgrenze hinaus sich erstreckenden Anstalt, unter den Fittichen des kaiserlichen Adlers, und unter dem Schutze des Kammergerichtes, sich in den Territorien etwas mehr herauszunehmen pflegte, als mit der

der stark anwachsenden Macht der Landesherren vereinbar schien, die eine solche Art von Staat im Staate nun nicht dulden wollten.

Genug, es entstand an einigen Orten eine *Reibung* zwischen der *Landeshoheit* und der *General-Postdirection*, und an andern eine *Abneigung*, die kaiserlich privilegirte Post im Lande aufzunehmen. Ueberhaupt stritten Kaiser, Taxis und Landesherren, und für alle die Publicisten, über die Frage von der *Reichsregalität* des Postwesens; dann, wie weit solche, wenn sie gegründet, sich erstrecke? ob sie in der Regel privativ, oder cumulativ (zu dem Mitgebrauch für die Landesherren) zu verstehen sey? Aufmerksamkeit und Mifsbilligung erregte auch das Beginnen des neuen ReichsGeneralpostmeisters, das uralte *Botenwesen* der *Städte* bald zu verdrängen, bald einzuschränken. Man suchte und fand überdem Beschwerden über einzelne Mifsbräuche der Post c).

Der *dreissigjährige Krieg* zerrifs den Schleyer, welchen Gewohnheit und Furcht der Zwingherrschaft des Kaisers geliehen hatten. So nachdrücklich auch des *Kaisers Schreiben* waren, wodurch er

c) Pütters Literatur des teutschen Staatsr. Th. III, S. 577 ff. Klübers neue Literatur des teutschen Staatsr. §. 1544 ff.

er 1627 den Kurfürsten von Mainz, Cöln und Sachsen, den Herzogen von Holstein, Mecklenburg und Braunschweig, dem Abt zu Fulda, den Reichs- und Hansestädten Hamburg, Lübeck und Bremen, die Zulassung taxischer Posten zumuthete, so ward doch sein Wille entweder gar nicht, oder nur langsam und unwillig befolgt. Ferdinand III., dessen nächster Vorfahr noch 1627, 1635 und 1637 anders nicht als *befehlsweise* sich der taxischen Post angenommen hatte, hielt es nicht unter seiner Würde, 1645 die Herzoge von Braunschweig, ja selbst die Städte Braunschweig und Lüneburg zu *ersuchen*, dafs sie "die Einführung etlicher neuen (taxischen) Posthalter gutwillig gestatten möchten."

Aber der Kaiser schien zu vergessen, oder nicht zu achten, dafs er selbst ein übles Beispiel gegeben; denn er selbst hatte dem Reichspostwesen die gefährlichste Wunde beigebracht. Nicht nur hatten schon um die Mitte des sechzehnten Jahrhunderts die Grafen von *Paar* das *Erblandpostmeisteramt* in *Ungarn*, *Böhmen* und *Oestreich* unter und ob der Ens erhalten, das ihnen nachher 1624, Ferdinand II. als östreichisches Mannlehn verlieh, sondern es hatten auch bald nachher, gegen das Ende des sechzehnten Jahrhunderts, K. Rudolph II. einen eigenen *Reichshofpostmeister*, der Erzherzog Mat-

thias

thias einen *niederöstreichischen Landpostmeister*, der Erzherzog Ferdinand in *Tyrol* einen *ObristHofpostmeister*, und in *Steyermark* einen andern *Erb-Landpostmeister* aufgestellt. In *Vorderöstreich* war noch bis auf das Jahr 1806 die Post von Oestreich an Taxis verpachtet; sie ward als östreichische Landespost behandelt, und die Postillone trugen östreichische Livree.

Hier war also den Landesherren das Signal zu Einführung eigener *Provinzial*- oder *Territorial-Posten*, von dem Kaiser gegeben. Auch blieb es nicht unbenutzt, zumal wenn etwa Gewinnsucht, Mifstrauen, Religionseifer, Ministerial- und andere Animositäten, mit so manchem politischen Synchronismus zusammenwirkten.

Eigene Posten errichteten, noch in der andern Hälfte des sechzehnten Jahrhunderts, *Braunschweig* (1569 — 1589), *Kursachsen* (1574), *Wirtemberg* (1581); obwohl diese ersten Versuche von kurzer Dauer waren. In dem siebenzehnten Jahrhundert folgten *Salzburg*, *Kurbrandenburg*, welches unter andern eine Post von Berlin nach Cleve anlegte, *Mecklenburg*, *Vorpommern*, *Holstein*, *Oldenburg*, *Osnabrück*, *Münster*, *HessenCassel*, *HessenDarmstadt*, die Herzoge von Sachsen*Gotha* und *Altenburg*, und andere; auch machten *Braunschweig* und *Kur-*

Kursachsen (1681) das schon vorhin behauptete LandesPostregal in seinem ganzen Umfange geltend. Kursachsen hatte zu Dresden und Leipzig von 1658 bis 1692 kurbrandenburgische Posten geduldet.

Nicht sowohl mehr über die Rechtmäsigkeit, oder wenigstens über das Daseyn dieser Territorial-Posten, als vielmehr über häufige *Collisionen* mit ihnen, und über *Bedrückungen* von Landesherren, in deren Gebiet taxische Post eingeführt war, hatte Taxis noch in der neuesten Zeit manchen *Kampf* zu bestehen. Der Herzog von BraunschweigWolfenbüttel eliminirte sogar in dem Interregnum von 1790, nach Josephs II. Tode, die in seinem Lande, neben den inländischen, bestandenen taxischen Posten, ohne dafs weder das kurmainzische ReichsPostprotectorat, noch der ReichsHofrath, Taxis bei seinem ganz unzweideutigen Besitzstande, gegen jene Eigenmacht zu schützen vermochte. Auch der Streit über das reichsstädtische Botenwesen dauerte fort. Unangenehm blieb das taxische Verhältnifs zu dem ObristReichsHofpostamt des Fürsten von Paar, und selbst über den Umfang des kurmainzischen ReichspostProtectorats herrschten Mifsverständnisse. So war das ReichsPostgeneralat in stetem Kampf mit seinen Antipoden, und die Reichspost fast immerwährend ein cursus militans.

* * *

Un-

facher bis Wetzlar und Marburg sechs Kreuzer, bis Cassel zehn, — weil diese Briefe blofs auf taxischer Post fortgeschafft wurden. Eben so gieng es, nach Verhältnifs, mit den Packeten, die mit Postwagen gesendet wurden. Auch die Extraposten und Estafetten waren am wohlfeilsten auf der taxischen Post.

Ein Brief konnte von Hamburg bis an den Bodensee, über *hundert* Meilen, *blofs* auf taxischer Post laufen, und kostete darum mehr nicht als etwa sechzehn, höchstens achtzehn Kreuzer. (Nicht viel weniger, nämlich drei gute Groschen oder $13\frac{1}{2}$ Kreuzer, kostete, bis in den Herbst 1810, ein einfacher Brief, mit einer Briefdecke und mit Lack versiegelt, der, blofs auf westphälischer Post, *fünf* Postmeilen weit, von Cassel nach Göttingen, zu laufen hatte.) Wäre *keine* taxische Post gewesen, sondern hätten *alle* Territorialherren zwischen Hamburg und Lindau eigene Territorialposten gehabt, so würde jener Brief, wenn man ihm durch das Hannöverische, durch Obersachsen, Franken und Schwaben seinen Weg angewiesen, und jeder Postherr nur vier Kreuzer (Hannover allein, wenigstens acht) erhoben hätte, aufs wenigste 70 bis 80 Kreuzer Porto gekostet haben; denn nichts vertheuert die Correspondenz mehr, als häufiges, zumal hohes, TransitoPorto.

Wenn

Wenn nun ein frankfurter, leipziger, augsburger, oder nürnberger Handelshaus, welches (wie es deren mehrere gab), vor Auflösung der Reichsverfassung, blofs an seinem Wohnort sechs bis acht tausend Gulden Briefporto jährlich zu bezahlen hatte, auf jenen vervielfältigten Territorialposten hätte correspondiren müssen, so würde es mit einem jährlichen PortoAufwand von 30 bis 40,000 Gulden kaum gereicht haben. Seine Correspondenten hätten zusammengenommen, für den Briefwechsel mit ihm, ungefähr eben so viel bezahlen müssen. Also hätte der Verkehr dieses einzigen Hauses, eine jährliche unmittelbare PortoAusgabe von 60 bis 80,000 Gulden verursacht. Man könnte fragen, ob der Handel eine so übermäsige Nebenausgabe würde ertragen haben? Ein grofser Theil dieses Handels gewifs nicht; der hätte also unterbleiben müssen, und wäre sicher unterblieben. Und doch ist dieses, vorläufig gesagt, das *Bild der neuesten Zeit*, wo auf dem Boden des vormaligen teutschen Reichs, wie er seit dem lünéviller Frieden war, weniger nicht als ein und dreissig verschiedene Postanstalten (die verschiedenen TerritorialPosten unter taxischer Verwaltung einzeln gezählt) sich befinden, die alle in der neuesten Zeit einen höhern Tarif angenommen haben, als der vormalige taxi-

taxische war, so dafs in der Hypothese obiger Summe sich gewifs nichts mindert.

Welchen Gewinn zogen wohl einige teutsche Landesherren von ihren Territorialposten? Alle, ohne Ausnahme, hätten zuverlässig in jedem Jahre in ihrer GeneralPostcasse ein Deficit, mehr oder weniger, gehabt, wenn sie den taxischen Tarif und die taxische liberalere Verwaltungsmanier angenommen hätten. Also nur durch erhöhten Tarif, dessen Nachtheil meist nur die eigenen Unterthanen traf, und durch sehr strenge Oekonomie in der Postverwaltung, war es möglich, den Postaufwand zu decken, und einigen Gewinn sich zu verschaffen. Dieser Gewinn ward aber durch bedeutende Nachtheile, durch die daher entstandene Erschwerung der Correspondenz, und durch die aus dieser Erschwerung entspringende Minderung des Verkehrs, weit überwogen. Da man indefs wohl nicht irrt, wenn man die Errichtung der meisten TerritorialPosten als blosse Finanzoperation betrachtet, so mag mancher dieser Postherren, mit seiner Erwartung eines directen Gewinnes, sich nicht wenig getäuscht haben. Auch soll irgendwo das vertrauliche Geständnifs erfolgt seyn: "blofs der Anstand erlaube nicht mehr, diese *KammerSpeculation* aufzugeben."

Hätte

Hätte Kurbrandenburg seine Posten nicht mit den preussischen combinirt, und sehr einträgliche Postbüreaux in Hamburg und Bremen gehabt, hätte HessenCassel nicht sich Postbüreaux in Frankfurt und Bremen e) zu verschaffen, und dadurch einen Theil der ausländischen HandelsCorrespondenz seiner Post zuzuwenden gewufst, hätte Kursachsen nicht so bedeutenden innern und äussern Handelsverkehr gehabt, so würden ihre Posten, selbst mit dem höhern Porto und der strengen PostOekonomie, nichts rentirt haben; oder sie hätten, wie Hannover, den Tarif noch höher spannen müssen. Welchen Ertrag möchten wohl die altenburgischen Posten dem Herzog von SachsenGotha liefern, auf nur zwei inländischen Stationsorten, zu Altenburg und Gösnitz? Auch ist gewifs die Aufgabe nicht schwer zu lösen, ob die *Einwohner* aller dieser kleinern Poststaaten, kaum mit Ausnahme des preussischen, durch Entbehrung einer so ausgedehnten, und den Verkehr so sehr begünstigenden Postanstalt, wie die taxische, gewonnen, oder bedeutend verloren haben?

Ein

e) HessenCassel hatte in *Frankfurt* ein Postamt für reitende und fahrende Post, in *Bremen* eine Post-Expedition für fahrende Post, nicht auch für Briefposten.

Ein TerritorialPostherr, mit seinem geringern Postbezirk, war zu einem höhern Tarif, als derjenige, den die taxische Post beobachtete, schon deſswegen genöthigt, um nur ein Gleichgewicht zwischen PostAusgabe und Einnahme zu erlangen. Die LocalAusgaben waren, in der Regel, bei ihm und Taxis sich gleich: aber nicht die Directorial-Ausgaben, und nicht die Vortheile. Taxis, — das den sehr grossen Postbezirk, welches den gröfsten Theil der teutschen inländischen Correspondenz, und ausserdem die dänische, schwedische, englische, holländische, französische, schweizerische, italiänische, östreichische, russische und preussische Correspondenz, so weit sie aus, nach, oder durch Teutschland gieng, zu spediren hatte, welches unter andern die grossen HauptPostämter Hamburg, Lübeck, Bremen, Cöln, Maseyk, Brüssel, Münster, Frankfurt, Nürnberg, Augsburg, München, Regensburg, Canstatt, Lindau, Duderstadt, zu benützen hatte, welches den TerritorialPosten die sogenannte Influenz abschnitt, indem es, wo möglich nur die in das Land gehörigen Briefe und Packete ihnen zukommen liefs, alle übrigen aber entweder blofs durchführte, oder um das Land herumführte, und nur zur höchsten Nothdurft mit ihnen combinirte, — Taxis bestritt alles dieses mit einer einzigen

zigen GeneralDirection. Und diese verursachte ihm wenig oder nicht mehr Kosten, als dem damaligen Herzog von Wirtemberg, wenn er TerritorialPosten gehabt hätte, seine GeneralPostdirection würde veranlafst haben, bei einem ohne Vergleich kleinern Bezirk, in welchem sich nicht *ein* HauptPostamt befunden hätte, welches einem der oben genannten an Ertrag wäre gleich zu schätzen gewesen. Die ganze fahrende Reichspost, ward von mehr nicht als vier Commissarien, zu Augsburg, Cöln, Frankfurt, Nürnberg, in eben so viel verschiedenen Bezirken, nach ihrer ganzen grossen Ausdehnung dirigirt.

In dieser Lage befand sich das taxische, befand sich das übrige teutsche Postwesen, als das *teutsche Reich* in seinen letzten, in seinen *Vernichtungskrieg* (22. März 1793) verwickelt ward. Mit jedem Jahre ward, während des Kriegs, die taxische Post in engere Grenzen zurückgedrängt, oder sie erlitt neue Anfechtung, die, wenn gleich vorübergehend, doch desto schmerzlicher war, je höher die Summe des schon ausserdem erlittenen Verlustes sich belief. Mit der Grenze des PostAreals, mit dem termino moto, wurden jedesmal auch der Bestand, die Verbindungen, der Ertrag der Anstalt verrückt und geschmälert. Sehr bald sah sich die-

se teutsche Urpost aus den östreichischen Niederlanden, ihrem Stammlande, von wo aus sie sich zuerst über Teutschland verbreitet hatte, von den wichtigen Puncten Brüssel und Maseyk, von der Linie von Lüttich bis Sedan, und von der ganzen linken Rheinseite vertrieben. Auf immer vertrieben; denn der *lünéviller Friede* (9. Febr. 1801) sanctionirte es.

Postwesen seit dem Reichsdeputations-Hauptschlufs bis zu dem presburger Frieden.

(25. Febr. 1803 — 26. Dec. 1805.)

Für das, was Taxis aus dem Schiffbruch gerettet, schien in dem *ReichsdeputationsHauptschlufs* von 1803 eine neue, dauerhafte und belebende Sonne aufzugehen. In diesem, unter gebietendem Einflufs von Frankreich, auch von Rufsland, errichteten Reichsgesetz, ward der *Status quo* des thurn- und taxischen ReichsPostwesens garantirt, in seiner ganzen Vollständigkeit, so wie es, der Ausübung und Ausdehnung nach, in dem Zeitpunct des lünéviller Friedens, als Entscheidungstags, constituirt war. Zugleich ward diese Reichsanstalt, um sie desto mehr

mehr zu sichern, dem *besondern Schutz* des Kaisers und des kurfürstlichen Collegiums übergeben.

Sonach ward der vielseitige, practischwichtige Streit, über Eigenschaft und Umfang des Reichspostwesens gesetzlich beseitigt, und der ganzen Anstalt eine Garantie verliehen, wie sie noch nie gehabt hatte. Zugleich erhielt Taxis für den, durch den Krieg und den lünéviller Frieden erlittenen Postverlust eine *TerritorialEntschädigung* von sieben Quadratmeilen, deren Einkünfte zwar der Einbuſse am PostErtrag weit nicht gleich kam, doch aber durch die Sicherheit des Ertrags sich empfehlen muſste.

Die Begünstigung, welche dem Fürsten von Taxis wiederfuhr, theils durch den bewilligten und garantirten Status quo, theils durch die Territorial-Entschädigung, war ansehnlich, aber nicht unverdient, und, wie gesagt, dem Verlust doch nicht angemessen. Auch blieb sie nicht unbeneidet. Denn noch waren die Neider des Postsegens nicht versöhnt, durch die Erinnerung an die grossen Verdienste dieses Fürstenhauses um eine Postwelt, welche ein sehr zahlreiches Publikum in- und ausserhalb Teutschland, nun schon in so mancher Generation in sich schlieſst; nicht versöhnt durch die Ueberzeugung von dem hohen, wesentlichen Interesse,

esse, welches der Gesammtstaat des teutschen Reichs, das ganze teutsche und auswärtige Publikum, bei Erhaltung der Einheit und möglichst grossen geographischen Ausdehnung der ReichsPostanstalt hatte. Desto weniger entgiengen jene Verdienste und dieses Interesse dem Scharfblick des Cabinets von St. Cloud, dessen eigenes Interesse mächtig hinzuwirkte; denn schwerlich wäre die französische Correspondenz in und durch Teutschland durch irgend eine Postanstalt sicherer, geschwinder und wohlfeiler gegangen, als durch die taxische.

Nach einem wohl überlegten, und eben so geschickt ausgeführten Plan, war das kaum gerettete und aufs neue gesicherte Taxis, seit dem lünéviller Frieden und dem Deputationsschlufs ernstlich bedacht, allenthalben, von innen und aussen durch *PostConventionen*, *Vergleiche* und *Combinations-Recesse*, seine Postverhältnisse zu reguliren und zu sichern.

Mit *Frankreich* kam schon in dem J. 1801 eine *Convention* zu Stande. Die Influenz- oder EintrittStationen, die Auswechslung und Vergütung der Briefe, wurden auf das genaueste, zum Theil nach ganz neuen Grundsätzen, bestimmt. Von nun an mufsten alle Briefe aus Frankreich nach Teutschland, und aus diesem nach jenem, nach Belieben

des

des Aufgebers, entweder ganz, oder gar nicht frankirt werden. Die taxische Post vergütete der französischen das Porto für die frankirt nach Frankreich, oder unfrankirt aus Frankreich gehenden Briefe; sie erhielt von der französischen vergütet, was diese an frankirten Briefen sendete, oder an unfrankirten empfieng. Die Summe der Vergütung richtete sich nach der Entfernung von dem GrenzPostamt. Damit hiebei die wechselseitige Berechnung der französischen und teutschen GrenzPostämter nicht zu sehr ins Kleinliche gieng, ward Frankreich und Teutschland, für den Posttarif, in gewisse *Rayons* eingetheilt; Teutschland in vier, Frankreich in fünf, und die Briefe mit der Zahl des Rayons gestempelt. So begriff der *erste* teutsche Poststreifen die zunächst am Rhein gelegenen Staaten, von Düsseldorf über Mühlheim, Deuz, durch den Westerwald, über Limburg an der Lahn, Frankfurt, Darmstadt, Heidelberg, Bruchsal, Durlach, Offenburg, Freyburg, Lörrach bis an den Rhein bei Basel. Der *zweite* fieng ebenfalls an dem Rhein an, zu Kaiserswerth, zog sich von da längs des Münsterischen, des Herzogthums Westphalen, der nassauoranischen Lande, über Wetzlar, Fulda, auf Heilbronn, Stuttgard, Hechingen, Stockach nach Constanz. Der *dritte* zog über Osnabrück,

brück, Paderborn, das Eichsfeld, Gotha, Coburg, Baireuth, einen Theil der Oberpfalz, einen Theil von Baiern, an Augsburg vorbei bis Lindau. Der *vierte* begriff Bremen, Hamburg, Lübeck, Hildesheim, Weimar, ganz Baiern, wo er längs den böhmischen, östreichischen, salzburgischen und tyrolischen Grenzen endigte. Für Briefe aus und nach allen Orten desselben Rayons, ward wechselsweise eine gleich hohe Summe vergütet, z. B. für 30 Grammen Briefe (ungefähr 3 bis 4 einfache Briefe, oder gegen 2 Loth) in den fünften teutschen Rayon, vergütete Frankreich etwas über 40 Kreuzer. Dagegen erhob Taxis, bei unfrankirten Briefen aus Frankreich, von dem Empfänger das französische Porto nach dem französischen Tarif, als Auslage-Porto. Dieses betrug tarifmasig für den einfachen Brief, das heifst, welcher nicht ganz $\frac{1}{2}$ Loth wiegt, 2 bis 12 Decimes ($5\frac{5}{8}\frac{9}{9}$ Kreuzer oder 1 Groschen $2\frac{7}{12}\frac{1}{1}$ Pfennige, bis $33\frac{3}{8}$ Kreuzer oder 7 Groschen $5\frac{1}{10}$ Pf.) nach Verschiedenheit der Entfernung des Ortes der Aufgabe von dem französischen Grenz-Postamt. Wog aber der Brief das volle halbe Loth, so mufsten statt 2 Decimes, 3 Decimes u. s. w. bezahlt werden. Obiger vertragsmäsige Vergütungs-Maasstab, welcher noch jetzt gilt, enthält jedoch keine Bestimmung für den Aufgeber oder Empfänger

ger eines Briefs. Dieser hat in jedem Fall das tarifmäsige Porto von dem Ort der Aufgabe bis an die Grenze, und von hier bis an den Ort der Abgabe, zu bezahlen.

Diese Convention wird noch jetzt beobachtet. Nach der, in dem J. 1810 erfolgten Vereinigung *Hollands* mit Frankreich, wurden, seit dem 1. Jan. 1811, auch die Posten in den holländischen Departements von Frankreich, mit den übrigen französischen vereinigt. Seitdem ward der oben gedachte Postvertrag zwischen Frankreich und Taxis, von 1801, auch in Absicht auf Holland für anwendbar erklärt; doch mufsten nun die Briefe aus Holland nach den östreichischen, baierischen und wirtembergischen Staaten, über Paris laufen. Derselbe Postvertrag ward in Absicht auf *Baiern*, auch dessen neu erworbene Länder, für anwendbar erklärt, so dafs nun die Briefe aus ganz Baiern, nach Frankreich und dem ehemaligen Holland, so wie umgekehrt, nach Belieben, frankirt oder unfrankirt abgeschickt werden können.

Aehnliche PostConventionen waren geschlossen, mit *Dänemark* (eine Uebereinkunft zwischen den taxischen und dänischen Postämtern in Hamburg) und den damaligen *batavischen* und *helvetischen Republiken*, auch mit der *cisalpinischen Republik*

publik oder dem jetzigen Königreich *Italien*, mit dem *Papst*, als Souverain des Kirchenstaates, und mit der damaligen *ligurischen Republik*. Nach solcher Uebereinkunft durfte Taxis seine Brief-Packete verschlossen führen bis Mailand, Rom und Genua; doch cessirten die Packete nach Rom und Genua, schon seit dem Anfang der französischen Revolution.

Mit *Preussen*, das in seinen Entschädigungsländern keine taxische Post dulden wollte, und doch den deputationsschlufsmäsigen Status quo respectiren mufste, kam ebenfalls eine eigene Convention im J. 1803 zu Stande. Taxis verzichtete auf seine Post in jenen neupreussischen Ländern, und erhielt dagegen von Preussen die Summe von 200,000 Thaler nebst freier Durchfuhr seiner verschlossenen Brieffelleisen auf der Route von Hamburg, Lübeck, Eisenach, Nürnberg etc. so dafs Taxis da, wo es in preussischen Entschädigungsländern vorhin eigene Posten gehabt hatte, nur die LocalAuf- und Abgabe verlor. Ein für Taxis (nur nicht für das Publikum) sehr vortheilhafter Tausch, zumal wenn man das drei Jahre nachher eingetretene Schicksal jener Länder in Erwägung zieht!

So die Verhältnisse nach *aussen* bestimmt und gesichert, ward auch im *Innern* des noch gerette-

ten

ten ReichsPostbezirks, durch *Verträge* das gegenseitige Verhältnifs genau festgesetzt, zwischen Taxis und mehreren derjenigen teutschen Fürsten, in deren Staaten der Status quo der Reichspost durch den Deputationsschlufs geboten war. Verträge dieser Art wurden geschlossen, in dem J. 1804 mit *Nassau* und *HessenDarmstadt*, in dem Jahr 1805 mit *Baden*, *Wirtemberg*, *Pfalzbaiern*, *Wirzburg*, *SachsenHildburghausen*, *SachsenMeinungen*, *SachsenCoburg* und den Fürsten von *Reufs*. Auch *SachsenGotha* und *SachsenWeimar* erklärten, dafs Taxis die reitende Post, wie bisher, in ihren Ländern behalten solle. Was menschliche Einsicht vorzusehen vermochte, war geschehen, auf eine lange Reihe von Jahren geschehen. Und doch nur für wenige Monate!

Postwesen seit dem presburger Frieden, bis zu der Stiftung des rheinischen Bundes.

(26. Dec. 1805 — 12. Jul. 1806.)

Kaum stand der Kurfürst von *Wirtemberg* im Begriff, durch den *presburger Frieden* (26. Dec. 1805) die Königswürde, mit damals relativer Souverai-

verainetät, zu erlangen, so ward schon (um die Mitte Decembers 1805) die taxische Post aus dem Kurfürstenthum, bald Königreich, weggewiesen, und eigene Post an deren Stelle gesetzt. Kaum waren dem französischen Prinzen Mürat, von Napoleon, seinem Schwager, das Herzogthum *Berg* und die Reste des Herzogthums *Cleve* auf der rechten Rheinseite, mit voller Souverainetät abgetreten worden (15. März 1806), so wurden auch schon die taxischen Posten aus dem Herzogthum Berg und Cleve vertrieben, für welche Düsseldorf, seit dem Verlust der Oberpostämter Brüssel, Cöln und Maseyk, ein höchstwichtiger Punct, in Absicht auf den niederländischen Curs, geworden war.

Der neue Herzog von *Berg* und *Cleve*, nachheriger Grosherzog von Berg, hatte nicht nur in dem Innern des Landes, kraft der neu erlangten Souverainetät, die Post sich zugeeignet, sondern auch sich bestrebt, selbst ausserhalb seines Landes, unter französischem Schutz, seine Post einzuführen. Zwar blieb im Antrag an den Magistrat der Reichsstadt Frankfurt (22. Jul. 1806), bergische Post aufzunehmen, ohne Wirkung, aber desto wirksamer war der ähnliche Antrag bei den Hansestädten Hamburg, Lübeck und Bremen. Alle drei erhielten

hielten bergische Post, und späterhin wurden eigene Conventionen deſshalb errichtet, mit Hamburg am 8. Dec. 1807, mit Bremen am 4. Jun. 1808. Es ward ein PostEtablissement in Osnabrück errichtet, und für Durchführung geschlossener Depeschen hatte man drei Curse: den ersten von Bremen durch Minden, Osnabrück auf Längerück; den andern über Hildesheim, Einbeck, Göttingen, Cassel und Marburg bis Giesen; der dritte war der Curs von Cleve, welcher nach Berlin führte. Dieser groſsherzogliche bergische ausländische Postenlauf erhielt jedoch bald nachher starke Einschränkung, als das Königreich Westphalen errichtet, und in dem Innern desselben ausländische Post auf keine Weise fernerhin geduldet ward.

Ungemein groſs war der Gewinn, der dem Groſsherzog von Berg, besonders aus seinem neuen Postamt *Hamburg* zugieng. Hamburg hatte vorhin, zu gleicher Zeit gehabt, taxische, preussische, dänische und hamburgische (städtische, nach Holland und Lübeck) Briefpost, dann schwedisch-pommerische, mecklenburgische, hannöverische, herzoglich braunschweigische und (nach Lübeck) hamburgische PostwagenExpeditionen, auch eine amerikanische BriefSpedition. Ein fahrender Bote von Nürnberg kam in jeder Woche dort an. Auch

hat-

hatte man englische Seepost, von Cuxhaven aus. Wenige werden wissen, dafs, in ruhiger Zeit, das dortige Reichspostamt jeden englischen Posttag ungefähr 20,000 Briefe nach England zu spediren hatte, und dafs in dem genealogischen Reichsstaatshandbuch wohl mehr als zwanzig teutsche Fürstenthümer verzeichnet waren, deren Einkünfte noch nicht an den reinen Ertrag des einzigen preussischen Oberpostamtes in Hamburg kamen, während neben ihm noch so manche andere Postämter in derselben Stadt sich befanden. Aber freilich vermochte auch die Vortheile, welche Hamburgs festbegründeter, hundertjähriger Wohlstand dem soliden Handelsverkehr des übrigen Teutschlandes, der Schweiz, Italiens und Oestreichs darbot, kein anderer Hafen an der Ost- oder Nordsee aufzubringen.

Durch einen Vertrag vom 8. Dec. 1807 bewilligte die freie Hansestadt *Hamburg* auf 25 Jahre, dem Grofsherzog von *Berg*, das *ausschliessende* Recht, ein Postamt in der Stadt zu haben, durch welches *alle* Briefe befördert wurden. Ausgenommen wurden blofs, das dänische Postamt und die amerikanische BriefExpedition; auch hielt die Stadt für sich die fahrenden Posten nach Holland und Lübeck, so wie solche bisher von ihrem Postamt expedirt worden waren. Die Stadt erhielt, für die

gänz-

gänzliche Abtretung der reitenden Posten, von Berg jährlich 100,000 Mark hamburger Courant (33,333⅓ Thaler, oder 70,588$\frac{4}{17}$ Fl. rhein.) und die Postfreiheit für die Correspondenz des Senats und der Syndicorum, auf allen bergischen Posten. Auch sagt der Vertrag ausdrücklich, dafs auf *Befehl* des Kaisers der Franzosen, die Einziehung der in Hamburg seither bestandenen Posten und deren Vereinigung mit dem grofsherzogl. bergischen Postamte geschehen sey.

Postwesen von der Stiftung des rheinischen Bundes bis jetzt.

(Jul. 1806 — Mai 1811.)

So weit war es mit der teutschen Post schon gekommen, als das tausendjährige *Reich der Teutschen*, seit geraumer Zeit durch die That schon der Auflösung nah gebracht, sein *VernichtungsUrtheil* empfieng, in der *rheinischen BundesActe* (12. Jul. 1806). Auch für die *Reichspost* ein Todesurtheil! Vernichtet war ihr Status quo, vernichtet der Schutz des kaiserlichen Thronlehnherrn, vernichtet jede Convention, die mit den neucreirten Souverainen war geschlossen worden. Mit dem Staatsrecht und

der

der politischen Geographie von Teutschland, war auch die Reichspostanstalt aus ihrem Esse gerückt. Dennoch strebte Taxis, abermal aus dem Schiffbruch zu retten, was möglich war. Aber es kostete neue Opfer, grösser als je, und nie konnte das taxische Postwesen, auch in Absicht auf die Vortheile des Publikums, wieder auf den alten Fuſs gebracht werden.

Eine *allgemeine* Postanstalt, *für alle rheinische Bundesstaaten*, nach durchaus gleichen Grundsäzzen, wäre ein Phönix gewesen, für dessen Preis das Publikum Manches hätte verschmerzen können, das ihm durch Aufhebung der Reichsverbindung, und durch Einführung der neuen Verfassung wiederfuhr. Die Hindernisse des Besserwerdens, welche für die Post aus dem Innern der Reichsverbindung, sich gebildet hatten, waren vernichtet. Das Interesse Teutschlandes und Frankreichs, ja ganz Europa's, gebot, die Reichspostanstalt nicht zu schmälern, noch zu Trümmern gehen zu lassen, sondern zu erhalten, zu erweitern, zu einem wohlthätigen Ganzen für den gesammten Umfang der Bundesstaaten zu erheben. Dieses konnte mit derselben Schnelle, mit welcher das Reich aufgelöset ward, und der Bund sein Daseyn erhielt, durch die Macht der Groſsmuth, durch Schutz und Gewalt

walt bewirkt werden. Auch wäre diese erweiterte Postanstalt, nebst der Sprache, vielleicht das Band gewesen, welches die Nation der Teutschen noch am meisten zusammengehalten hätte. Aber dieser Phönix wollte aus der Asche des Reichs nicht hervorgehen. Es traten an die Stelle der Reichspost, überall nur eigene Landesposten. Dieses hatte einen, wenn auch nicht politisch, doch publicistisch richtigen Grund; denn mit der Souverainetät hatten die Bundesfürsten auch das Postregal, nach seinem ganzen Umfang, unstreitig erlangt.

* * *

Die *Bundesfürsten* betrachteten und behandelten das Postwesen, bei der neuen Umstaltung, nach *sehr verschiedenen Ansichten* und *Grundsätzen.*

Die schon vorhin *eigene* Territorialposten gehabt hatten, liessen solche fortdauern. Diefs war der Fall in dem Königreich *Sachsen*, in den Herzogthümern *SachsenWeimar* und *SachsenGotha*, wo man einen kleinen inländischen Curs blofs für fahrende Post unterhielt (die Briefpost behielt Taxis), in den Herzogthümern *MecklenburgSchwerin*, *MecklenburgStrelitz* und *Oldenburg*, dieses mit Inbegriff des Fürstenthums Lübeck.

Andere errichteten, ganz für eigene Rechnung, *neue Landesposten*, mit Aufhebung der bisherigen taxischen. Dieses geschah in Wirtemberg, in Berg und Cleve (nachher Grofsherzogthum Berg), in den von Frankreich nach der Schlacht von Jena besetzten Ländern, in Westphalen, und in Baiern.

Wirtemberg hatte dieses schon sechs Monate vor Stiftung des Rheinbundes, in dem Augenblick gethan, wo es gewifs war, durch den presburger Frieden eine, damals nur noch relative, Souverainetät zu erlangen. Es ward in dem neuen Königreich eine eigene ReichsGeneralPostdirection errichtet, das Grenzsystem durchgehends angenommen, nach welchem man fremden Posten keine DurchgangsCorrespondenz gestattete, die Besorgung aller Briefe und minder schweren Packete, durch Boten, Reisende, Bekannte und Fuhrleute, auf das strengste untersagt, ein eigener, von dem bisherigen verschiedener Tarif, und die sogenannte Poste royale (erhöhter Tarif) für alle Extraposten von und nach den beiden Residenzstädten Stuttgard und Ludwigsburg, eingeführt, auch jede Miethkutsche, so oft sie in dem Reich Wirtemberg eine Poststation berührt, mit einer eigenen Abgabe an die Post, mit sogenanntem Stationsgeld, belegt. Alle ordinären Boten, reitende, gehende und fahrende, wurden von Licht-

Lichtmefs 1807 an, auf den Postrouten abgeschafft. Eine GeneralReichsPostdirection leitet das Ganze, und das Reich ist, seit dem November 1810, in vier Postbezirke abgetheilt, unter den vier Ober-Postämtern Stuttgart, Tübingen, Heilbronn, Ulm. Der reine Ertrag, welchen bisher die wirtembergische Postregie jährlich lieferte, ist öffentlich nicht bekannt worden. Einige schätzen ihn, nach Abzug dessen, was aus königlichen Cassen für Porto der amtlichen Correspondenz und Packete in die Post-Casse fliefst, auf 70 bis 80,000 Gulden; worunter der Ertrag der Poste royale und des Stationsgeldes der Miethkutscher begriffen ist.

Auch der neue Herzog von *Berg* und *Cleve* war, wie schon gemeldet, wenig Wochen nach seiner Erhöhung, mit Anlegung eigener Post dem Rheinbund um drei Monate zuvorgekommen, und selbst in dem Auslande, besonders in Hamburg und Bremen, hatte, von Düsseldorf aus, die neue Postanstalt eigene Büreaux mit grossem Erfolg errichtet. Einrichtung und Verwaltung des Postwesens, ward noch im J. 1806 ganz auf französischen Fufs gesetzt, und diesem gemäfs am 25. Febr. 1809 eine eigene Postordnung errichtet.

Da seit der *Schlacht* von *Jena* mehrere Staaten von *Niederteutschland* von französischen Truppen

pen besetzt waren, in welchen noch *taxische* Posten sich befanden, so wurden diese daselbst, auch in dem *Baireuthischen*, *Fuldaischen*, *Hanauischen* und *Erfurtischen*, im Febr. 1807 durch einen Beschluſs des Kaisers Napoleon *aufgehoben*. Den *preussischen*, *hannöverischen*, *braunschweigischen* und *mecklenburgischen* Postämtern ward angezeigt, daſs vom 15. Febr. 1807 an ihre Dienstverrichtungen mit dem groſsherzogl. *bergischen* Oberpostamt vereinigt seyen. So blieb es auch wenigstens bis zu dem Frieden. In dem Hannöverischen, Baireuthischen, Fuldaischen, Hanauischen, ward die Post noch über zwei Jahre nach dem Frieden, für *französische* Rechnung verwaltet. In dem *Erfurtischen*, *Lauenburgischen* und in der niedern Grafschaft *Katzenellenbogen* (zu Nastätten und Langenschwalbach) geschieht dieses noch heute. Alles was hier geschehen war, was Wirtemberg, was Berg und Cleve sich beigelegt hatten, war reiner Verlust für Taxis, ohne Gewinn für das Publikum.

In den verschiedenen Staaten des Königs von *Westphalen* hatte man vorhin taxische oder Reichspost, dann hessencasselische, preussische, hannöverische, braunschweigische, osnabrückische TerritorialPosten gehabt. Statt aller, ward *eine* Landespost, die westphälische, eingeführt. HessenCassel

hatte

hatte zwei sehr einträgliche Büreaux in dem Auslande gehabt, zu Bremen und Frankfurt. Sie mufsten aufhören; das erste vermöge des von dem Grofsherzog von Berg mit Bremen errichteten Vertrags vom 4. Jun. 1808, das andere nach einer fürstl. primatischen Verordnung vom 21. Nov. 1807. Doch blieb zu Bremen, bis zu dem J. 1811, noch eine westphälische Expedition fahrender Post, für den Postverkehr in und aus dem Königreich Westphalen. Ausserdem hatte Hessencassel auch Posten gehabt im Hanauischen neben der taxischen Reichspost; dann einen reitenden Postcurs von Marburg über Fronhausen, Garbenheim, Weilmünster, Münster an der langen Hecke, Idstein, Schwalbach, Kemel und Nastätten, nach St. Goar; ferner einen fahrenden Postcurs von Vacha über Salzungen, Herrenbreitungen, Schmalkalden, nach Meinungen; auch die Post in dem Waldeckischen, ein Büreau für fahrende Post in Paderborn, und das PostSimultaneum in dem Lippischen, neben Taxis und Preussen. Dagegen war das neue Königreich Westphalen auf seine Einnahme im Innern des Landes beschränkt, mit Ausnahme seines Antheils an dem Ertrag des Postwagens von Hamburg *f*), welcher unter Westphalen und Sachsen getheilt ward.

Man

f) Diese einzige Ausnahme macht der westphälische

Man glaubte in dem Königreich Westphalen gleich Anfangs Gründe zu haben, von einem System abzuweichen, welches die Natur der Sache und die Erfahrung vorgeschrieben hatte. Man wählte sich zum Muster die PostOrganisation und Administration eines grossen Reichs, des französischen Kaiserstaates. Nach diesem Muster ward durch königliche Decrete vom 11. Febr. und (die Postordnung vom) 31. Oct. 1808 g) das Postpersonal neu organisirt, das Brief- und Packetporto beträchtlich erhöht (das Briefporto höher, als in Frankreich selbst bei der neuesten Erhöhung von 1806 geschehen war), das Decimalgewicht eingeführt, die Postfreiheit in Dienstsachen mehrern Förmlichkeiten unterworfen, und das Grenzsystem angenommen, dem zufolge keiner geschlossenen Depesche eines ausländischen Postbüreau's der Durchgang fernerhin frei stand; es ward die einfache Manier der Abrech-

---

GeneralPostDirector, Hr. Pothau, in seinem Bericht an den König vom 23. Jul. 1809. Doch hatte Westphalen, wie schon erwähnt, bis zu dem J. 1811, auch zu *Bremen* eine Expedition fahrender Post.

g) In dem Bulletin des lois du royaume de Westphalie, 1808. n. 144. und in dem Allgem. Anzeiger der Deutschen, 1809, Num. 11 u. 12.

Abrechnung mit den fremden Postämtern durch Grenzbüreaux aufgehoben, und die Remise oder Tantième von der BrutoEinnahme abgeschafft, die denen Postmeistern bewilligt war, welche durch persönliche Thätigkeit beitrugen, die Correspondenz der Nachbarschaft anzuziehen.

Aber man fand bald, dafs ein Staat von mäsigem Umfang es nicht in seiner Gewalt habe, die Correspondenz des Auslandes herbeizuziehen, und dafs die Lebhaftigkeit des Briefwechsels durch PortoErhöhung nicht vermehrt, sondern auffallend vermindert werde. Daher brachte die neue Einrichtung nichts weniger als glückliche Resultate für den Schatz. In dem Verhältnifs zu dem Ausland, zeigte sich bald, dafs die Bilanz nicht zum Vortheil Westphalens sich stelle. Der *reine Ertrag* der Posten, nach Abzug der von dem öffentlichen Schatz vorgeschossenen Kosten der ersten Einrichtung, belief sich, für das Rechnungsjahr 1808, auf die Summe von 290,910 Franken $79\frac{1}{12}$ Centimen, d. i. 135,036 Gulden $32\frac{1}{2}$ Kreuzer. Dieser Ertrag ward in dem Laufe des Jahres 1809 noch schwächer. In den drei ersten Quartalen dieses Jahres, flofs kaum die Summe von 213,000 Franken in den öffentlichen Schatz, und der Finanzminister hielt es, in einem Bericht an den König, nicht für wahrschein-

scheinlich, dafs in dem vierten Quartal häufigere Ablieferungen statt haben würden. Da indefs das Königreich im J. 1810 einen beträchtlichen Zuwachs von hannöverischen Staaten erhalten hatte (434 QM. mit 595,662 Einw.), und man annehmen konnte, dafs nun über 350 Postbüreaux in dem Königreich sich befanden, so würde der Ertrag der Posten für künftige Jahre höher ausgefallen seyn, wenn nicht schon im Dec. 1810 das Königreich einen Flächenraum von 326 QM., mit 539,000 Einwohnern, an Frankreich hätte abtreten müssen, vermöge des französischen Senatus Consultes vom 13. Dec. 1810.

Doch, was weit wichtiger, als die Täuschung in der gehegten Hoffnung eines hohen Finanzgewinnes, für das Staatsinteresse ist, besteht in dem durch das sehr erhöhte Porto gehemmten und bedeutend verminderten Verkehr aller Art, und dafs die Post, statt wohlthätig für das Ganze zu wirken, eher den lauten Vorwurf des Gegentheils erfahren mufste. In öffentlichen Blättern erschienen mehrmal Verbittungen alles nicht höchstnöthigen Briefwechsels, alles BriefCeremoniels und dessen, wodurch sonst noch, wegen vermehrten BriefGewichtes, das Porto etwa vermehrt werden könnte (z. B. eine Briefdecke oder Couvert, dickes Schreibpapier,

papier, grosses BriefFormat, LackSiegel u. d.), der freundschaftliche und literärische Briefwechsel nahm mit jedem Tage ab, und eines der gelesensten öffentlichen Blätter des Königreichs brach wehmüthig in die Klage aus: "jetzt, da aller Handel zerstört ist, und da wegen des unmäsigen Postgeldes fast aller Briefwechsel vermieden werden mufs" u. s. w. *h*).

Mit Recht schmeichelten viele sich mit der Hoffnung, dafs der Einrichtung und Verwaltung der west-

h) Erst im September 1810 ward, vermuthlich durch persönliche Einwirkung des die Wissenschaften liebenden Königs, es dahin gebracht, dafs die *göttingischen gelehrten Zeitungen*, und die *hallische allgemeine LiteraturZeitung*, deren Absatz durch die neue Posteinrichtung auffallend gelitten hatte, durch das Königreich postfrei gehen und versendet werden durften, gleich dem GesetzBülletin und dem westphälischen Moniteur. Gegen drei Monate lang war, bei der verhängten Postsperre, die göttinger gelehrte Zeitung, obgleich selbst aus der Staatscasse durch einen beträchtlichen Zuschufs unterstützt, nur geschrieben und gedruckt worden, wie es schien, blofs damit die Packete von den westphälischen Posten der Expedition zurückgeschickt, und in Göttingen hingelegt wurden. Götting. gel. Anz. 1810, St. 161.

westphälischen Posten eine wohlthätige und allgemein gewünschte Reform bevorstehe. Es hatten deſshalb lebhafte Discussionen zwischen dem Finanz-Minister und dem GeneralPostDirector statt gehabt, und dieser hatte die bisherige Organisation sogar in einer Druckschrift vertheidigt. Der Erfolg war eine *zweite* oder *neue Organisation* des Postwesens *i*), welche von dem 1. Nov. 1810 an, in Vollziehung gesetzt ward. Durch sie erfolgten wesentliche Veränderungen, manches Drückende ward wohlthätig beseitigt, und der Tarif für das Briefporto beträchtlich heruntergesetzt. Sachkenner hatten die Nothwendigkeit dieser Maasregel vorausgesagt. Durch die That selbst, erklärte die weise Regierung die bisherige Posteinrichtung für ein mifslungenes Probestück, Andern zur Warnung, und als lebendiges Beispiel, wie man es mit der Post nicht machen, nicht probiren müsse. Diese neue, bessere Einrichtung ruft, indem sie das "la remarque subsiste" der Madame Dacier bestätigt, jedem ungeweihten PostExperimentator ein kräftiges Experto crede Ruperto zu. Aber auch lehrreich ist diese Erfahrung, in

i) Königl. Decret vom 30. Sept. 1810 in dem Bulletin des lois du royaume de Westphalie, 1810, n. 57. Auch in dem Allgemeinen Anzeiger der Deutschen, 1810, Num. 296 — 300.

in Absicht auf manche hie und da schon bestehende Posteinrichtung. Aehnliche wohlthätige Aenderungen und Einrichtungen kann sie, indem sie auf das nosce te ipsum leitet, auch anderswo veranlassen.

Baiern hatte erst kurz vor der Stiftung des Rheinbundes, durch ein Patent vom 14. Febr. 1806, dem Hause Thurn und Taxis das baierische ErblandPostmeisteramt, in den altbaierischen, und in den, durch den presburger Friedensschlufs erlangten Staaten, so weit darin bis dahin keine eigene oder besondere Postanstalten eingeführt waren (mithin Tyrol und Vorarlberg ausgenommen), als Thron-Mannlehn verliehen. Hiedurch waren die taxischen Posten schon in baierische Territorialposten umgeschaffen worden, von welchen ein jährliches, vorläufig auf 10 Jahre bestimmtes Pachtgeld von 25,000 Gulden, an den König entrichtet werden sollte.

Diese Einrichtung war von kurzer Dauer. Schon in dem Jahr 1808 ward die taxische Post in Baiern durch ein Patent vom 1. März aufgehoben, und dagegen die Post für königliche Rechnung, unter einer GeneralDirection der königlichen Posten, als Section des auswärtigen Ministeriums, von vier OberPostämtern, zu München, Augsburg, Nürnberg und Innsbruck, verwaltet, nachdem dem bisherigen

Erb-

ErblandPostmeister Entschädigung in Geld war zugesichert worden. Man liefs ihm, als ThronMannlehn, das Ehrenamt eines KronOberpostmeisters, mit der Function der Oberaufsicht bei feierlichen Zügen und Auffahrten.

In dem October und November 1810 ward das OberPostamt zu Innsbruck aufgehoben, der grössere Theil seines Bezirks dem OberPostamt zu Augsburg zugetheilt, und das Postamt Innsbruck dem OberPostamt München untergeordnet. Auch wurden neue OberPostämter zu Salzburg und Baireuth errichtet, so wie, nach erfolgter Abtretung des Fürstenthums Regensburg an Baiern, zu Regensburg. In dem baierischen Postbezirk sind also jetzt *sechs OberPostämter:* zu München, Augsburg, Regensburg, Nürnberg, Baireuth, Salzburg; und eben so viel *Inspectionen* für das fahrende Postwesen. Die geographisch-politische Lage des Königreichs Baiern ist für eine eigene Postanstalt in mehrfacher Hinsicht günstig. Sein Postbezirk ist der gröfste und volkreichste in dem rheinischen Bund. Es grenzt, ausser dem taxischen und wirtembergischem Postbezirk, unmittelbar mit den Staaten von Sachsen, Oestreich, Italien, und über Lindau mit der Schweiz. Es kann also auf einen bedeutenden PostTransito rechnen.

Ande-

Andere souveraine *Fürsten* des *rheinischen Bundes übertrugen*, nach dem anfänglichen Vorgang von Baiern, dem Fürsten von *Thurn* und *Taxis* in ihren Staaten die *Ausübung des Postregals*; einige als Thronlehn, mit der Verbindlichkeit, einen bestimmten jährlichen Canon zu der StaatsCasse zu entrichten *k*), dem Staat den Genuſs einer gewissen Portofreiheit einzuräumen, und ein inländisches, von auswärtigen Postämtern unabhängiges OberPostamt anzuordnen. So behielt und erlangte Taxis die Post vertragsweise (1806 und 1807) in den Staaten des Fürsten *Primas*, jetzigen Groſsherzogs von Frankfurt, der Groſsherzoge von *Baden*, *Hessen* und *Wirzburg*, des Herzogs und des Fürsten von *Nassau*, der Herzoge von *SachsenWeimar*, *SachsenGotha* *l*), *SachsenCoburg-Saalfeld*, *SachsenMeiningen*, *SachsenHildburghausen*. Ausserdem verwaltet *Taxis* die Post noch in den vier *reussischen Fürstenthümern* (Ebersdorf, Greitz, Lobenstein, Schleitz), in dem Fürstenthum *SchwarzburgRudolstadt* und zu *Arnstadt* in dem Für-

k) An Wirzburg wird kein Canon oder Lehnzins entrichtet.

l) Doch haben *SachsenWeimar* und *SachsenGotha* eigene *fahrende* Post, in dem Innern des Landes. Taxis hat dort nur die reitende Post.

Fürstenthum *SchwarzburgSondershausen.* In den Fürstenthümern *HohenzollernSigmaringen*, *YsenburgBirstein* und *Leyen*, wo keine Poststation sich befindet, bedient man sich ganz, oder doch gröfstentheils, der benachbarten taxischen Post.

Durch diese Einrichtung ward eine gewisse *Einheit* der Post, *unter taxischer Verwaltung*, in einem ansehnlichen Theil von Teutschland noch erhalten; doch weit nicht in demselben Grad, wie vorhin, wo der taxischen Postanstalt, in ihrem eigenen Postverhältnifs, das TerritorialSystem gröfstentheils fremd war, ihr PostAreal eine ungleich grössere Ausdehnung hatte *m*), und *eine* General-Post-

m) Von dem *taxischen* PostAreal sind *abgekommen:* 1) in der *neuesten* Zeit: Baiern, Wirtemberg, HohenzollernHechingen, LippeDetmold, LippeSchaumburg, verschiedene Bezirke des jetzigen Königreichs Westphalen, die jetzigen grofsherzogl. bergischen Staaten, die Staaten von SalmSalm und SalmKyrburg, nun Theile von Frankreich, die sehr bedeutenden OberPostämter Hamburg, Lübeck und Bremen, mit ihren Bezirken, die jetzige kaiserl. französische reservirte niedere Grafschaft Katzenellenbogen. Aufserdem waren 2) durch den *lünéviller Frieden* abgekommen: die teutschen Reichsländer auf der linken Rheinseite, und

Postdirection auf *alle* taxischen Posten gleich kräftig einwirkte. Auch ward der reine Ertrag des taxischen Postwesens sehr geschmälert, nicht nur durch die so beträchtliche Verminderung des Postbezirks, besonders durch den Verlust der Ober-Postämter zu Hamburg, Lübeck, Bremen und Düsseldorf (früher schon durch den Verlust der Post in den teutschen Staaten auf der linken Rheinseite, und in den vormaligen östreichischen Niederlanden, besonders der OberPostämter zu Cöln, Maseyk und Brüssel), sondern auch durch Vermehrung der Administrationskosten, bei so vielen TerritorialPostdirectionen, und durch den jährlichen Canon, der jetzt in mehreren souverainen Staaten an die Staatscassen zu liefern ist. Alle diese Ereignisse waren für Taxis eben so viel Beweggründe, es nun mit dem Porto genauer zu nehmen, die Befreiungen von dem Briefporto möglichst einzuschränken, und selbst den Tarif, mit Vorwissen und Einwilligung der Souveraine, zu erhöhen, zwar nach dem Beispiel, doch nicht nach dem

---

und die östreichischen Niederlande. Und 5) *nach dem ReichsdeputationsSchlufs* vom 25. Febr. 1803, waren ansehnliche taxische Postbezirke an *Preussen* abgetreten worden, z. B. in dem Erfurtischen, auf dem Eichsfeld, u. a. m.

dem hohen Maasstab verschiedener andern PostAnstalten.

Verschiedene *BundesSouveraine*, deren Staaten theils für taxische Post, nach ihrer neuen Beschränkung nicht mehr gelegen, theils von zu geringem Umfang sind, um eigene Post mit Vortheil errichten zu können, *gestatteten vertragsweise andern BundesSouverainen die Ausübung des Postregals* in ihren Ländern, einige sogar unentgeltlich. So verpachtete *HohenzollernHechingen*, welches bis 1806 taxische Post gehabt hatte, auf seiner einzigen Station zu Hechingen, die Post an *Wirtemberg*, das erstemal auf acht Jahre. So erhielt *Westphalen* die Post in den Herzogthümern *Anhalt-Dessau* und *AnhaltCöthen*, durch Verträge vom 3. und 5. Jun. 1808, auch in dem Herzogthum *AnhaltBernburg*, in den Fürstenthümern *Waldeck*, *LippeDetmold* und *LippeSchaumburg* (1808). *Berg* erlangte die Post in den Ländern des Herzogs von *Aremberg*, und der Fürsten von *SalmSalm* und *SalmKyrburg*, mufste aber darin der französischen Post weichen, als diese Länder im December 1810 mit Frankreich vereinigt wurden. Der König von *Sachsen* behielt die Post in dem nördlichen Theil des Fürstenthums *SchwarzburgSondershausen* (in dem südlichen, zu Arnstadt, hat Taxis die Post).

Etliche

Etliche BundesSouveraine haben jetzt, wie vorhin, in ihren Staaten weder eigene, noch taxische, noch andere Post, z. B. die Fürsten von *HohenzollernSigmaringen*, von *Ysenburg*, und von der *Leyen*; doch können die Besitzungen der beiden letzten als zu dem taxischen, und die des ersten als zu dem wirtembergischen Postbezirk gehörig angesehen werden, weil sie von demselben umgeben sind. Auch der Fürst von *Lichtenstein* hat in seinem souverainen Fürstenthum keine Briefpost-Station. Man bedient sich dort der baierischen und schweizer GrenzPostämter, durch Boten, auch durch den churer Boten von Chur nach Bregenz.

Das Königreich *Sachsen* erhielt sogar eine eigene *TransitoPostroute* durch *Schlesien*, nach dem Herzogthum Warschau, als Staatsdienstbarkeit, mittelst einer Convention, die zwischen Frankreich, Preussen und Sachsen, zu Elbing am 13. Oct. 1807 geschlossen ward, gemäfs dem französisch-preussischen Frieden zu Tilsit, Art. 11 und 12. Dieser Uebereinkunft zufolge, hat der König von Sachsen Postbüreaux in den Städten Crossen und Züllichau, ganz unabhängig von Preussen. Auch sind die Postwagen und übrigen Postchaisen, die aus dem Königreich Sachsen in das Herzogthum, und umgekehrt, auf der, in gedachter Convention festgesetz-

ten Militärstrasse gefahren werden, von jeder Durchsuchung frei.

Verschiedene BundesSouveraine haben eigene *PostConventionen*, insonderheit *CombinationsRecesse*, theils mit Bundesgenossen, theils mit bundesfremden Staaten geschlossen. So *Westphalen* mit *Oldenburg*, in dem Febr. 1809, und mit verschiedenen andern Bundesstaaten; dann *Baden* mit dem SchweizerCanton *Aargau*, am 17. Sept. 1808, und mit *Baiern*, am 22. Oct. 1810; ferner *Baiern* mit dem König von *Sachsen*, im Febr. 1811.

* * *

So fand man denn, bis gegen das Ende des Jahres 1810, auf dem Areal des rheinischen Bundes weniger nicht, als *eilf* ganz verschiedene Postanstalten, deren jede nach mehr oder weniger verschiedenen Grundsätzen, jede ganz nach eigenem Interesse arbeitet. Man hatte *baierische*, *westphälische*, *taxische*, *königliche sächsische*, *wirtembergische*, *bergische*, *mecklenburg-schwerinische*, *mecklenburg-strelitzische*, *oldenburgische* Post. Auch haben *SachsenGotha* und *SachsenWeimar* einige kleine PostwagenCurse in dem Innern ihrer Länder; und Gotha überdem in dem Altenburgischen, zu Altenburg und Gösnitz, Fufs- und Extrapost.

Aus-

Ausser diesen *eilf* Postanstalten, wobei die taxische mit ihren *sechzehn* verschiedenen Territorial-Postanstalten nur für *eine* gerechnet ist (ausserdem wären *sechs* und *zwanzig*), arbeiteten *am Schluſs des Jahres 1810*, auf dem Boden des vormaligen teutschen Reichs, wie er zu der Zeit seiner Auflösung war, noch *fünf* andere, nämlich *französische* (in dem Erfurtischen, Lauenburgischen und in der niedern Grafschaft Katzenellenbogen), *dänische, schwedisch-pommerische, preussische, östreichische.* Also in dem Umfang des weiland teutschen Reichs *sechzehn*, oder, wenn man die taxischen Landesposten einzeln zählt, *ein und dreissig* n) (salvo errore calculi) wesentlich verschiedene Postanstalten!

* * *

Inzwischen hat sich, *seit dem December 1810*, schon wieder eine sehr merkwürdige Veränderung in dem Postwesen in Teutschland ereignet. Durch das französische organische SenatusConsult vom 13. Dec.

n) Mitgezählt sind hier nicht, die amerikanische BriefExpedition, und die Stadt-hamburgische fahrende Post, welche, auch nach dem hamburg-bergischen Postvertrag vom 8. Dec. 1807, zu Hamburg blieben.

Dec. 1810, wurden folgende *teutsche Provinzen zu Frankreich geschlagen*, und erhielten blofs *französische Post* o): 1) die freien Hansestädte Hamburg, Lübeck und Bremen; 2) das Herzogthum Oldenburg, mit Ausnahme des Fürstenthums Lübeck; 3) das Herzogthum Aremberg; 4) die Fürstenthümer SalmSalm und 5) SalmKyrburg; 6) verschiedene Bezirke von dem Königreich Weſtphalen und 7) von dem Grofsherzogthum Berg; 8) der von Kaiser Napoleon, seit dem tilsiter Frieden, noch zu seiner Verfügung vorbehaltene Theil des Herzogthums Lauenburg (10 QM. 15,000 E.); — alles zusammen, nach ungefährer, vorläufiger Berechnung, 603 Quadratmeilen, mit 1 Mill. 187,321 Einwohnern, oder, wenn man das zu dem Departement OstEms früher geschlagene Ostfriesland (auch weiland ein Theil des teutschen Reichs) hinzurechnet, 659 QM. mit 1 Mill. 306,821 Einwohnern.

Diese Staatsveränderung hatte für das Areal des rheinischen Bundes zur Folge, dafs 1) die herzogl. *oldenburgische* Postanstalt, in dem Herzogthum Oldenburg, sich in französische verwandelte, auf einem

o) Ausserdem ist jetzt noch französische Post, in den gleichfalls von dem Kaiser reservirten Ländern von Erfurt und der niedern Grafschaft Katzenellenbogen.

nem Bezirk von 95 QM. mit 149,000 Einw.; und dafs dem bisherigen Herzog von Oldenburg nur noch in dem kleinen Bezirk des Fürstenthums Lübeck eigene Post blieb; 2) dafs der König von *Westphalen* an Frankreich die Post überlassen mufste, nicht nur zu Bremen (eine Expedition fahrender Post), sondern auch in den mit Frankreich neu vereinigten königl. westphälischen Bezirken, von ungefähr 326 QM. mit 539,000 Einw.; 3) dafs der Grofsherzog von *Berg* die Post verlor a) in den drei Hansestädten *p*), b) in dem bisherigen Herzogthum Aremberg, c) in den bisherigen Fürstenthümern SalmSalm und d) SalmKyrburg, e) in verschiedenen bisherigen grofsherzogl. bergischen Territorialbezirken, von ungefähr 58 QM. mit 165,021 Einw., überhaupt in einem Bezirk von 138 QM. mit 281,321 Einw.

* * *

In diesem Augenblick (Mai 1811) sind, auf dem Areal des vormaligen teutschen Reichs, immer noch *sechzehn*, oder, wenn man die taxischen Landes-

p) Zu *Hamburg* ward am 29. Jänner 1811 bekannt gemacht, dafs alle seitherigen Postbüreaux daselbst, nun mit dem kaiserl. *französischen* Postbüreau vereinigt seyen.

desposten einzeln zählt, *ein* und *dreissig* verschiedene Postanstalten; und blofs in den Staaten des rheinischen Bundes *neun*, oder, die taxischen verschiedenen Posten einzeln gezählt, *vier* und *zwanzig*, wie vorhin, ungeachtet das Areal des rheinischen Bundes, durch das französische SenatusConsult vom 13. Dec. 1810, um mehr als 550 Quadratmeilen vermindert ward.

Damit der Flächenraum und die Bevölkerung eines jeden der verschiedenen *Postbezirke des rheinischen Bundes*, nach ihrem bisherigen *zweifachen* geschichtlichen Verhältnifs, *einmal* bis zu dem December 1810, *dann* in dem Jänner 1811, mit einem Blick übersehen werden könne, füge ich hier *zwei Tabellen* bei, vollständig, soviel mir jetzt möglich, und geordnet nach der Grösse der Postbezirke.

* * *

Finanzielle Grundsätze oder Tarif der neuesten Postanstalten.

Giebt schon der so eben vorgetragene *politische* Theil der neuesten Postgeschichte Stoff zu mancherlei Betrachtungen, so hat der *finanzielle* ohne Zweifel ein noch allgemeineres Interesse. Er greift allenthalben, auch da, wo politische Veränderungen wenig

Zu Seite 70.

Tabelle

über die verschiedenen

Postbezirke

in den souverainen Staaten des rheinischen Bundes.

I. In dem December 1810.

Postbezirke.	Souveraine Staaten.	Quadrat-Meilen.	Volksmenge.	Ober-Postämter.	Anmerkungen.
I. Bajerischer.	1) Baiern.	1,253	3,438,788	München. Salzburg. Regensburg.	*Liechtenstein* hat in seinem souverainen Fürstenthum keine Briefpostanstalt, sondern bedient sich der kaiserlichen und schweizer Ober-Postämter, durch Bothen, auch durch die obere Linie von Chur nach Bregenz.
	(2) Liechtenstein.)	2	6,500	Nürnberg. Augsburg. Baireuth.	
		1,255	3,445,288		
II. Westphälischen.	1) Westphalen.	1363	2,548,100	Cassel. Münden. Neuhaus.	Auch zu *Bremen* ist, neben dem ärztlichen kaiserl. französischen Postamt, auch eine königl. westphälische fahrende Postexpedition, für den Postverkehr in und aus dem Königreich Westphalen.
	2) Anhalt Bernburg.	28	52,200	Halberstadt. Magdeburg. Braunschweig.	
	3) - - Dessau.	17	52,000	Hildesheim. Hannover. Lüneburg. Min-	
	4) - - Cothen.	15	39,000	den. Osnabrück. Bielefeld. Paderborn.	
	5) Lippe Detmold.	25	70,000	Marburg. Hirschfeld. Verden. Soest.	
	6) - - Schaumburg.	10	40,000		
	7) Waldeck.	11	45,000		
		1456	2,901,300		
III. Taxischer.	1) Frankfurt.	95	300,000	Frankfurt.	Der souveraine Postherrn steht unter dem OberPostamt Frankfurt.
	2) Baden.	885	922,650	Carlsruhe.	Die reitende Post hat Taxis, die *fahrende* der Herzog von
	3) Hessen.	222	643,365	Darmstadt.	Sachsen-Weimar.
	4) Würzburg.	197	311,300	Würzburg.	Die *reitende* Post hat Taxis, die *fahrende* der Herzog von Sachsen-
	5) Nassau.	305	471,000	(Frankfurt.)	Weimar. Im Absatzquartier hat der Herzog, auf den beiden Stationen zu Arzenau und Gemünd, Extraposten, die Briefpost wird durch Fußboten besorgt.
	6) Sachsen Weimar.	56	110,000		
	7) - - Gotha.	84	180,000		
	8) - - Meiningen.	18	60,000		Für Nism 6 hi 16 ist bis jetzt ein OberPostamt nicht errichtet. Die Geschäfte besorgt provisorisch ein *Postcommissair*, welcher in *Bamberg* seinen Wohnsitz hat.
	9) - - Hildburghausen.	11	53,000		
	10) - - Coburg-Saalfeld.	19	60,000		
	11) Fürst Thurn und Taxis.	6	12,000		
	12) - - Gritz.	7	25,000	PostCommissair zu Eisenach.	
	13) - - Lobenstein.	63	15,000		
	14) - - Schleiz.	6	15,000		
	15) Schwarzburg Rudolstadt.	22	56,000		
	16) Schwarzburg Sondershausen, wegen Arnstadt, nebst den Aemtern Ebleben, Sachsenburg und Gehren. Ungefähr	63	15,000		*Hohenzollern-Sigmaringen* hat in seinem souverainen Fürstenthum keine eigene Post, sondern bedient sich, nach seiner Lage, der taxischen Post.
	(17) Hohenzollern Sigmaringen.)	10	25,000		Taxischer Bremer, eben so.
	(18) Isenburg Birstein.)	12	45,000		Eben so *Lewe*, in seinem souverainen Fürstenthum, zu Hohenzollerndechingen, worauf Gehen.
	(19) Lewe.)	25	8,000		
		1,050	3,006,315		
IV. Königl. Sächsischer.	1) Königreich Sachsen.	723	2,065,500	Leipzig. Dresden. Bautzen.	Der königl. sächsischen Post in Schlesien, ist hier nicht erwähnet, weil sie eine blosse Durchgangs- oder Transitopost ist und auch ausserhalb auf das Herzogthum Warschau beschränkt.
	2) Herzogthum Sondershausen, mit Ausschluß von Arnstadt, nebst den Aemtern Ebleben, und Gehren.	14	41,000		
		737	2,106,500		
V. Wirtembergischer.	1) Wirtemberg.	369	1,259,172	Stuttgard. Ulm. Heilbronn. Tü-	
	2) Hohenzollern Hechingen.	8	18,000	bingen.	
		377	1,277,172		
VI. Bergischer.	1) Berg.	310	878,200	Düsseldorf.	*Berg* hat, durch Vertrag, von den drei *Hanseatischen*, Hamburg, Lübeck und *Bremen*, die Post erhalten. Da die Gerichtsbarkeit über Berg jetzt von dem k. Napoleon unmittelbar ergänzt wird, so scheinen sich die Postämter in diesen drei Städten, *kaiserl. französische Postämter*, die nämlich also nach wie vor unter Aufsicht des hiesigen General-Postdirectors Hrn. de Pfuel — in Hamburg stehn, auch nach dem Vertrag mit Berg von allen andern diesigen Postämt. n. eine ausserordentliche Besoldungszulage, vom Stadt-hamburgischen fahrende Post. — Diese drei Hanseatischen, obgleich in dem rheinischen Bunde nicht gehörig, sind als deutsche Hauptmittelpostämter, und wegen ihrer engen Handelsverbindung mit den meisten rheinischen Bundesstaaten, in dieser Tabelle aufgenommen worden.
	(2) Isenburg.	20	55,000		
	(3) Salm Salm. }	30	85,500		
	(4) Salm Kyrburg. }	6	125,000		
	(5) Hamburg.)	4	40,000		
	(6) Lübeck.)	4	45,000		
	(7) Bremen.)	8	53,000		
		402	1,201,500		
VII. Mecklenburg Schwerinischer.	Mecklenburg Schwerin.	226	393,500	Schwerin.	Von der mecklenburgischen Postexpedition zu *Bremen*, s. oben bei Westphalen.
VIII. Mecklenburg Strelitzischer.	Mecklenburg Strelitz.	49	70,000	Strelitz.	
IX. Oldenburgischen.	Holstein Oldenburg, mit Inbegriff des Fürstenthums Lübeck.	105	171,000	Oldenburg. Eutin.	Der Herzog von Holstein Oldenburg (jetzt Holstein Lübeck?) verkaufte an den Dey 1810 an Frankreich abgetreten, der Herzogthum Oldenburg nebst dem in dem J. 1803 neu hinzugekommenen Distrikte, von 48 QM. mit 150,000 Einw.

II. In dem Jänner 1811.

I. Baierischer.	Wie in voriger Tabelle.	1,253	3,445,288	Wie in voriger Tabelle.	Wie in voriger Tabelle.
II. Taxischer.	Eben so.	1,050	3,006,315	Eben so.	Eben so.
III. Westphälischer.	1) Westphalen.	825	2,007,100	Die Postämter Lüneburg, Minden,	Die westphälische Expedition für fahrende Post zu *Bremen*, fällt jetzt hier weg.
	2—7) Anhalt Bernburg, Dessau und Cöthen, Lippe Detmold, und Schaumburg, Waldeck,) zusammen (wie in voriger Tabelle).	105	255,000	Verden und Stade fallen jetzt hinweg, das übrige bleibt, wie in voriger Tabelle.	Westphalen gestiftet von seinem vorigen östreichischen Postlehn, an Frankreich abgetreten, in dem Dec. 1810, 528 QM. mit 1,850,000 Einw.
		930	2,262,500		
IV. Königl. Sächsischer.	Wie in voriger Tabelle.	737	2,106,500	Wie in voriger Tabelle.	Wie in voriger Tabelle.
V. Wirtembergischer.	Eben so.	377	1,277,172	Eben so.	Eben so.
VI. Bergischer.	Berg.	402	713,175	Eben so.	Berg mußte in dem Dec. 1810 an Frankreich abtreten: 1) von seinem östreichischen Postlehn 8 QM. mit 18,000 Einw.; 2) alle seine nassauischen Postverein.
VII. Mecklenburg Schwerinischer.	Wie in voriger Tabelle.	226	393,500	Eben so.	
VIII. Mecklenburg Strelitzischer.	Eben so.	49	70,000	Eben so.	
IX. Fürstl. Lübeckischen.	Fürstenthum Lübeck.	10	82,000	Eutin.	Der Herzog von Holstein Oldenburg (jetzt Holstein Lübeck?) verkaufte an den Dey 1810 an Frankreich abgetreten, der Herzogthum Oldenburg nebst dem in dem J. 1803 neu hinzugekommenen Distrikte, von 48 QM. mit 150,000 Einw.

wenig oder nicht beachtet werden, wesentlich in den täglichen Verkehr aller Individuen, denen Briefwechsel und Sendungen mit der Post nützlich oder unentbehrlich sind. Es scheint daher nöthig zu seyn, hier die neuesten Postanstalten auch von ihrer finanziellen Seite, durch Vorlegung und Prüfung ihres *Tarifs*, darzustellen, und hiebei bisweilen in eine Mikrologie einzudringen, die ausserdem weder unterhaltend noch belehrend wäre.

Nach dem *ersten westphälischen Post Tarif* von 1808, ward, auf der *reitenden* Post, für den *einfachen* Brief, d. h. der *weniger* als acht Grammen oder ein halbes Loth wiegt, (also für jeden Brief von einem kleinen, feinen Briefbogen von Postpapier, mit sehr mäsigem Lacksiegel), bis zur Entfernung *einer* Meile, 15 Centimes (1 Groschen) bezahlt; dann auf die Entfernung von 9 Kilometer oder

Meilen			Fr.	Ct.		Kreuzer	Pf.
von 1	bis	4	—	20	oder	5	2
- 4	-	8	—	30	-	8	1
- 8	-	12	—	40	-	11	—
- 12	-	18	—	50	-	14	—
- 18	-	24	—	60	-	16	2
- 24	-	32	—	70	-	19	1
- 32	-	40	—	80	-	22	1
- 40	-	50	—	90	-	25	—
- 50	-	60	1	—	-	27	$3\frac{3}{8}$
- 60	-	70	1	10	-	30	$2\frac{3}{8}$
- 70	-	100	1	20	-	33	$1\frac{3}{8}$

Dabei

Dabei ist noch zu merken: 1) Ein Brief welcher 8 bis weniger als 12 Grammen (zwischen $\frac{1}{2}$ bis $\frac{3}{4}$ Loth) wiegt, (also jeder Brief von einem kleinen, feinen Briefbogen mit feiner Briefdecke und sehr wenig Siegellack) kostete anderthalbmal so viel als ein einfacher, d. h. z. B. auf 12 Meilen, 21 Kreuzer oder $4\frac{2}{3}$ gute Groschen. 2) Ein Brief, welcher 12 bis weniger als 16 Grammen wiegt (also jeder Brief von einem kleinen feinen Briefbogen, mit feiner Briefdecke und etwas reichlichem Lacksiegel, oder ein Brief von zwei feinen, kleinen Briefbogen, ohne Briefdecke, blofs mit einer feinen Oblate versiegelt), zahlte das doppelte Porto eines einfachen Briefs, d. h. auf 12 Meilen, 28 Kreuzer oder $6\frac{2}{9}$ gute Groschen. 3) Was über 15 Grammen hinausgeht, d. h. ein Loth und mehr, zahlt von 15 Grammen das Doppelte des einfachen Porto, und ausserdem von 5 zu 5 Grammen, immer die Hälfte des einfachen Porto mehr; also ein Brief von anderthalb Bogen feinen Schreibpapiers, von mäsiger Grösse, mit wenig Lack versiegelt, ohne Briefdecke, desgleichen ein Brief von drei kleinen, feinen Briefbogen (Postpapier), mit sehr wenig Siegellack, ohne Briefdecke, zahlt auf 12 Meilen 35 Kreuzer oder $7\frac{7}{9}$ gute Groschen. 4) Briefpackete, die *nicht über* 256 Grammen oder ein halbes Pfund wiegen, *mufs-*

te

te man mit der reitenden Post senden: solche, die *mehr* wiegen, *konnte* man, nach Belieben, mit der reitenden, oder mit der fahrenden Post versenden. Also ein Briefpacket von 17 bis 18 Bogen Schreibpapier, *mufste* mit der reitenden Post versendet werden, und dieses kostete, auf 12 Meilen, sechs Gulden 4 Kreuzer oder drei Thaler $8\frac{8}{9}$ Groschen sächsisch. 5) Auch ist zu merken, dafs die Briefe in Franken und Centimen berechnet, die *Brüche* aber, welche bei der Reduction auf die in dem Königreich bisher üblichen Münzsorten, desgleichen in den Ortsentfernungen (z. B. von $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{4}$ oder $\frac{1}{8}$ Meilen) sich ergeben, bei Anwendung des Tarifs jedesmal zum Vortheil der Taxe oder der Post gerechnet werden, also z. B. $\frac{1}{4}$ Meile für eine ganze. 6) Für *recommandirte* Briefe zahlte man das *doppelte* Porto q). Dagegen erstattete die Post, für jeden verlornen Brief dieser Art, 50 Franken oder 23 Gulden 12 Kr. $\frac{3}{4}$ Pf. oder 12 Thaler 20 Groschen sächsisch.

Auf

q) Auf der taxischen Post, und auch in Baiern (Regier. Blatt, 1807, St. 32), werden blofs 4 Kreuzer für den Postschein entrichtet, und von dem Empfänger des Briefs, an einigen Orten 1 Kreuzer, an andern 4 Kreuzer Einschreibgebühr. In England wird für die Recommendation eines Briefs eine Guinee bezahlt.

Auf der *fahrenden Briefpost*, auf allen Cursen, auf welchen in dem Königreich Westphalen Institute dieser Art angelegt sind, galt die oben angezeigte Progression ebenfalls; doch so, dafs Briefpackete

von 16 bis 20 Loth, nur für 6 Loth
- 20 - 24 - - - 7 -
- 24 - 32 - - - 8 -

gerechnet wurden. Also kostete ein Packet von 16 Loth, auf 12 Meilen, 2 Gulden 20 kr. oder 1 Thaler $7\frac{1}{9}$ Groschen säschsisch.

Für *Postwagen* und *Packetposten* war ein eigener Tarif: für WaarenPackete und ungebrauchte Effecten 3 Centimen ($3\frac{1}{3}$ Pfennige), für 1 Pfund, auf jede 4 Meilen. War das Packet weniger als 13 Pfund schwer, so galt ein höherer Tarif. Für *Bücher* und andere nicht periodische Druckschriften, für *Proceſsacten*, für *Lebensmittel* und gebrauchte Effecten, ward ein Drittheil weniger Porto erhoben, als für Waaren und ungebrauchte Effecten. Auch für *Geldsummen*, *Diamanten* u. a. Pretiosa, hatte man einen eigenen Tarif. Ein *Reisender* zahlte für einen Platz auf dem *Postwagen*, auf jede Meile 1 Fr. 30 C., oder 36 Kreuzer und $\frac{3}{8}$ Pf., oder 8 gute Groschen, also für eine Station von 2 Meilen 1 Gulden 12 kr. $\frac{3}{4}$ Pf. oder eine Kleinigkeit

keit mehr als 16 gute Groschen, und überdem auf die Station 30 Cent. (8 kr. 1 Pf.) dem Postillon, und eben so viel an dem Ort, wo man abreiset, dem Wagenmeister.

Für jedes *ExtraPostpferd* ward auf die Meile 1 Fr. 60 Cent. oder 43 Kreuzer $1\frac{3}{8}$ Pf., für ein *EstafettenPferd* 2 Fr. 30 Cent. (1 Fl. 3 Kr. $3\frac{3}{4}$ Pf.) bezahlt, mit Inbegriff des Postillons r). Eben so viel für jedes *Courier*Pferd und für das Pferd des Postillons. — So viel von dem *ersten* westphälischen PostTarif.

Nach dem *neuesten* oder *zweiten westphälischen PostTarif*, vom 30. Sept. 1810, ist fürs erste das *Gewicht* des *einfachen Briefs* auf 12 Grammen einschliefslich ($\frac{4}{5}$ Loth, es wird aber in der Tarif-Tabelle zu $\frac{3}{4}$ Loth angegeben) gesetzt, mithin gegen die vorige Taxe um $\frac{1}{4}$ erhöht. Sodann ward das *Briefporto* bedeutend *vermindert*, so dafs jetzt ein einfacher Brief von 12 Gr. einschliefslich, weit weniger kostet, als vorhin ein einfacher Brief von 8 Gr. ausschliefslich. Endlich ist die *Progression der Distanzen*, bis zu der Entfernung von 40 Meilen

r) Der ExpeditionsGebühren für Estafetten, ist in dem Decret nicht erwähnt. Auf andern Posten sind sie auf 1 Gulden, in Baiern (Regier. Blatt, 1807, St. 46) auf 1 Fl. 36 Kr. gesetzt.

len *geändert*, und zwar meist zum Vortheil der Post. — Das Porto wird nach der *directen* Entfernung berechnet. Das *TransitoPorto* wird erhoben, in Gemäfsheit der Verträge mit den auswärtigen Posten. — Die *Taxe* des *einfachen Briefs* ist jetzt folgende:

Meilen	Centimen.	Meilen	Centimen.
1	— 10	$30\frac{1}{4}$ bis 40	— 70
$1\frac{1}{4}$ bis 2	— 15	$40\frac{1}{4}$ - 50	— 80
$2\frac{1}{4}$ - 6	— 20	$50\frac{1}{4}$ - 60	— 90
$6\frac{1}{4}$ - 10	— 30	$60\frac{1}{4}$ - 70	— 100
$10\frac{1}{4}$ - 15	— 40	$70\frac{1}{4}$ - 80	— 110
$15\frac{1}{4}$ - 20	— 50	$80\frac{1}{4}$ - 100	— 120
$20\frac{1}{4}$ - 30	— 60		

Für *schwerere Briefe* oder *Briefpackete* wird das einfache Briefporto *vervielfacht*, in den oben angezeigten MeilenDistanzen, nach folgender *GewichtsProgression:*

Grammen	od. Loth	faches Briefporto.	Grammen	od. Loth	faches Briefporto.
bis 12 -	$\frac{3}{4}$	1	$30\frac{1}{4}$ bis 36 -	$2\frac{3}{4}$	
$12\frac{1}{4}$ - 18 -	$1\frac{1}{4}$	$1\frac{1}{2}$	$36\frac{1}{4}$ - 42 -	$3\frac{1}{4}$	
$18\frac{1}{4}$ - 24 -	$1\frac{3}{4}$	2	$42\frac{1}{4}$ - 48 -	$3\frac{3}{4}$	
$24\frac{1}{4}$ - 30 -	$2\frac{1}{4}$	$2\frac{1}{2}$	$48\frac{1}{4}$ - 54 -	$4\frac{1}{4}$	

und so ferner für jede 6 Grammen oder jedes halbe Loth

Loth (so steht in der TarifTabelle, sonst sind es $\frac{2}{3}$ Loth) ein halbes einfaches Briefporto. — *Recommandirte* Briefe zahlen doppeltes Porto. — Es hängt von dem Absender ab, Briefe, welche über 60 Grammen (vier Loth) wiegen, mit der fahrenden Post zu senden; dann wird das Porto nach der ActenTaxe bezahlt. — *Waarenproben* unter 30 Gr. zahlen einfaches, über 30 bis 60 Gr. $1\frac{1}{2}$ faches Porto, wenn sie unter Kreuzband (sous bande) abgeschickt werden. — Der Absatz der *politischen Zeitungen* und *Intelligenzblätter*, ist der GeneralPostverwaltung ausschliefsend vorbehalten. Der Transport dieser unter Kreuzband gehenden Zeitungen geschieht portofrei, dagegen wird über den Einkaufpreis erhoben: von politischen auswärtigen Zeitungen 50 pro Cent, von einheimischen 20 p. C., von Intelligenzblättern 10 p. C. Wer *gelehrte Zeitungen*, *Tageblätter* oder *Zeitschriften* von der Post, nicht von Buchhändlern, bezieht; bezahlt 10 p. C. über den Einkaufpreis. Das Gesetzbülletin, der westph. Moniteur, die göttingischen gelehrten Anzeigen und die hallische Literaturzeitung cirkuliren portofrei im ganzen Königreich.

Unverkennbar leuchtet aus dieser neuen Taxe ein sehr rühmliches Bestreben hervor, das Publikum in dem Briefverkehr zu erleichtern, und die auf-

auffallenden Fehler der vorigen Taxe zu verbessern. Mit schuldiger Anerkennung und dankbarer Verehrung dieser Wohlthat, hier nur wenige Anmerkungen! 1) Wäre es nicht besser, bis zu 10 Meilen einschliefslich (innerhalb welcher Entfernung der Briefverkehr, wenigstens für den geringen und Mittelmann, und für den Detailverkehr der häufigste, hingegen die unentgeltliche oder wohlfeilere Fortschaffung der Briefe am leichtesten ist) *eine Distanz weniger*, und die *erste* bis auf 2 Meilen einschliefslich zu setzen, hier aber mit dem einfachen Porto von 10 Cent. oder 8 Pfenn. anzufangen, und dann bei der folgenden Distanz von $2\frac{1}{4}$ bis 6 M. auf 15 Cent. oder 1 Groschen zu steigen? — Die *erste* Distanz setzt der Tarif auf 1 Meile, und das einfache Porto auf 10 Cent. oder 8 Pf. Wer in dieser geringen Entfernung mehrere Briefe zugleich, oder einen etwas schweren Brief zu senden hat, wird, zumal wenn er sogleich Antwort, vielleicht von mehrfachem Briefgewicht, erwartet, wohlfeiler durch eigenen Boten seine Bestellung machen. 2) Der *Brief*postZwang für alle Briefe *über* 60 Grammen (4 Loth) wird die Folge haben, dafs man nicht sehr eilende Briefe *unter* 60 Gr., mit gleichgültigen Sachen beschwert, damit sie auf dem Postwagen gehen, für die Acten-

Taxe.

Taxe. Dann kostet 1 Packet von 61 Grammen, auf $6\frac{1}{4}$ bis 10 Meilen, 60 Cent. oder 4 Gr., auf der Briefpost hingegen 1 Fr. 65 Cent. oder 11 Groschen. 3) Die *Verdoppelung* des Briefporto für *empfohlene* Briefe, scheint zu hoch zu seyn. Sie steht mit der vermehrten Mühe der Postexpedition und der Sicherheit nicht in Verhältniſs. Für einen verlornen Brief dieser Art ist keine Entschädigung zugesichert; in der ersten Postordnung waren es 12 Thlr. 12 Gr.

Für den *Postwagen* enthält der neueste westphälische Tarif eine vierfache Taxe. 1) Für *Acten*, *Documente* und *Manuscripte*, von mehr als 60 Grammen oder 4 Loth bis 8 Loth (geringere Packete gehören auf die Briefpost), wird zweifaches Briefporto bezahlt; von $8\frac{1}{4}$ bis 16 Loth dreifaches; von $16\frac{1}{4}$ bis 24 Loth vierfaches; von $24\frac{1}{4}$ Loth bis zu 1 Pfund fünffaches. Bei Packeten von mehr als 1 Pf. bis zu 5 Pf. steigt die Taxe mit jedem halben Pfund; bei mehr als 5 Pf. bis 20 Pf. mit jedem Pfund; bei Packeten über 20 Pf. mit 2 Pfund um das einfache Briefporto. 2) Für *Geld* ist festgesetzt, von 1 bis 10 Meilen, für 3 bis 50 Franken, 30 Cent.; für 51 bis 100 Fr. — 45 Cent.; für 101 bis 200 Fr. — 60 Cent.; für 201 bis 300 Fr. — 75 Cent.; für 301 bis 400 Fr. — 90 Cent. Ueber 400 Fr. wird, von jedem

dem 100 Fr., an Porto 22½ Cent. mehr erhoben. Diese Taxe wird von 10 zu 10 Meilen einfach vermehrt, so dafs solche von 11 bis 20 M. doppelt, von 21 bis 30 M. dreifach, u. s. w. erhoben wird. Geldpackete unter 3 Fr., zahlen einfaches Porto. Von andern Geldpacketen wird doppeltes Briefporto erhoben, so lang dieser Ansatz nicht überstiegen wird von derjenigen Taxe, welche für die in dem Packet enthaltene Geldsumme verordnet ist. *Gold* u. a. Sachen von Werth, zahlen ¼ weniger, als die Geldtaxe, wenn die Summe über 200 Fr. ist. 3) *Päckereien* zahlen für *jede* 4 Meilen, und von jeden 485 Grammen (1 Pfund) drei Centimen, wenn es Waaren und Effecten; nur 2 Cent., wenn es Lebensmittel oder andere Sachen von geringem Werth sind; doch nie weniger als doppeltes Briefporto. Bei Sachen, deren Werth angegeben ist, wird die Gewicht- oder die Geldtaxe angewendet, je nachdem die eine, oder die andere für den Schatz vortheilhafter ist. 4) *Passagier Taxe:* für die Meile zahlt: auf dem *Postwagen*, eine Person, mit 50 Pf. Bagage, 1 Fr. 50 Cent., ohne Bagage 1 Fr. Ein oder zwei Kinder unter 6 Jahren, zahlen nichts, Kinder von 6 bis 8 Jahren die Hälfte. Die Ueberfracht wird nach der Taxe der geringen Sachen bezahlt. Der Postillon erhält, für die Station, 30 Cent.

Auf

Auf die Meile, kostet ein *Courier*- und *Estafetten-Pferd* 2 Fr. 30 C., ein *ExtraPostpferd* 1 Fr. 60 C., eine *PostCalesche*, unbedeckt 60 C., halbbedeckt 90 C., das *Trinkgeld* des Postillons, bei Extrapost, 75 C. Als *Poste royale* zahlt jedes aus der Residenz abgehende Courier- und ExtraPostpferd, für die erste Meile eine Vermehrung von 40 Cent., ausser dem tarifmäsigen ExtraPostgeld. — Der *Wagenmeister* erhält, für jede Extrapost, an Schmier- und Trinkgeld 6 C.; bei der ordinären Post da, wo sich der Reisende aufsetzt, und wo umgepackt wird, 30 C., und auf den übrigen Stationen 15 C. — Der *Briefträger* erhält für Bestellung eines jeden, von dem Empfänger nicht abgeholten Briefs, 4 C. oder 3 Pf., für Bestellung der Adressen zu Packete und Gelder 8 C. oder 6 Pf.

Lohnfuhrleute u. a. Pferdvermiether sollen förmliche Stationen nicht anlegen, noch Reisende mit Wechselpferden befördern. Ist der Weg länger als eine Meile, so sollen sie von dem nächsten Postamt einen Postfuhrschein lösen, und für jedes Pferd auf jede Meile 15 C. Stationsgeld bezahlen. *Expresse* Boten dürfen nicht Briefe von mehrern Personen zugleich zur Bestellung annehmen. Auf Strassen, wo Postwagen errichtet sind, darf, bei Strafe von 20 Fr. oder 8 Tagen Gefängnifs, kein *Kutscher*

oder *Fuhrmann Briefe* oder *Zeitungen*, desgleichen *Geld* und andere *Packete* unter 20 Pfund, transportiren, oder von verschiedenen Personen gesammelte Gegenstände zusammenpacken, um das bemerkte Gewicht zu erreichen. Auch andere Personen, die mit dem Transport ein Gewerbe treiben, sollen sich mit Beförderung von Briefen, Briefpacketen, Zeitungen u. a. periodischen Blättern, so wie überhaupt solcher Gegenstände, deren Transport den Posten vorbehalten ist, auf Strassen, wo solche errichtet sind, nicht befassen. (Bei Vorschriften dieser Art, ist eine tägliche tausendfache Uebertretung ganz unvermeidlich, und die Defraudation wird zur Mode. Dadurch werden sie der Sittlichkeit der Staatsgenossen gefährlich. Unbegünstigt möchten sie daher seyn von der gesetzgebenden Klugheit, wie von der Achtung für bürgerliche Freiheit.)

Jede *Unterschlagung* oder *Eröffnung* von Briefen oder Packeten, welche von *Post Officianten* begangen oder erleichtert wird, soll mit einer Geldbuſse von 100 bis 300 Fr. bestraft, und der Schuldige ausserdem auf wenigstens 2, und höchstens 6 Jahre für unfähig erklärt werden, irgend ein öffentliches Amt oder Dienstgeschäft zu verwalten. (Auch die *Verspätung*, der Verzug in der Absendung

dung oder Bestellung, verdiente eine PönalSanction.) — Jeder Postmeister soll ein von dem Maire seines Wohnortes mit Seitenzahl und Namenszug versehenes *Register* führen, und solches, auf Verlangen, den Reisenden ohne Weigerung vorlegen, damit diese ihre Beschwerde darin verzeichnen können, unter Beifügung ihres Namens, Standes und Wohnortes. (Sehr gut! In Schweden hat diese Einrichtung die besten Folgen gehabt.) — Alle zur Post gelieferten Briefe, Gelder, oder andere Sachen, müssen Stück für Stück, in die *Postcharten* eingetragen werden, nebst dem Namen des Empfängers, nebst Auslage, Franco, oder zu bezahlenden Porto. (Von diesem Inchartiren wird, weiter unten, ausführlich gehandelt.)

Für die Post in dem Grofsherzogthum *Berg* ist, durch ein kaiserliches Decret, datirt in dem Palast der Tuillerien vom 25. Febr. 1809, auf der reitenden Post die *Brieftaxe* so festgesetzt, dafs von einem einfachen Brief, für die Entfernung von

5 gewöhnl. Stunden und weniger						2 Stüber *)	
von mehr als	5	bis	10	Stunden		4	-
- -	10	-	20	-		6	-
- -	20	-	30	-		8	-
- -	30	-	50	-		10	-
- -	50	-	70	-		12	-
- -	50	-	100	-		14	-
von mehr als	100	.	.	.		16	-

zu bezahlen sind. Als *einfach* werden taxirt: Briefe, welche das halbe Loth, oder das Viertel einer Unze noch nicht ziehen. Die, so das halbe Loth, und nicht völlig $\frac{3}{4}$ eines Loths ziehen (d. h. alle Briefe mit einem kleinen, feinen Briefbogen, einer feinen Briefdecke und wenig Siegellack), zahlen einen Stüber mehr, als das einfache Porto; mithin von 5 Stunden und weniger $4\frac{2}{7}$ Kreuzer, oder fast 1 Groschen sächsisch, von 6 Stunden $7\frac{1}{7}$ Kreuzer, von 11 Stunden 10 Kreuzer.

Alle Briefe, welche $\frac{3}{4}$ Loth und darüber wiegen, werden taxirt,

von

*) In dem Clevischen rechnet man 60 Stüber auf einen Reichsthaler zu 1 Fl. 25 5/7 Kr. Demnach beträgt ein Stüber 1 3/7 Kreuzer, zwei Stüber 2 6/7 Kreuzer, u. s. w.

von	$\frac{3}{4}$	bis	1 Loth	ausschl.	mit	$1\frac{1}{4}$	mal	Porto.
-	1	-	$1\frac{1}{2}$	-	-	2	-	-
-	$1\frac{1}{2}$	-	2	-	-	3	-	-
-	2	-	$2\frac{1}{2}$	-	-	4	-	-
-	$2\frac{1}{2}$	-	3	-	-	5	-	-
-	3	-	$3\frac{1}{2}$	-	-	6	-	-
-	$3\frac{1}{2}$	-	4	-	-	7	-	-
-	4 Loth			-	-	8	-	-

Waarenmuster unter einem Kreuzband, oder so, dafs ihr Inhalt sichtbar ist, bezahlen nur $\frac{1}{3}$ der Taxe, doch nie weniger, als ein einfacher Brief. *Periodische Blätter*, die in dem Grofsherzogthum, oder auf Postämtern erscheinen, die der General-Postadministration untergeordnet sind, müssen von dem Herausgeber frei gemacht werden, das Francoporto eines ganzen Bogens mit $\frac{1}{5}$ Stüber, eines halben mit $\frac{1}{10}$ Stüber. Dasselbe wird auch für *fremde Zeitungen* bezahlt, die in dem Grofsherzogthum bleiben, oder durchlaufen.

Ausländische Briefe, die durch das Grofsherzogthum laufen, bezahlen das volle inländische Porto, gerechnet von dem Grenzpostamt an, wo sie einkommen, bis zu dem, wo sie ausgehen. *Recommendirte* Briefe müssen frankirt, und davon das doppelte Porto, welches ausserdem bei ihnen statt gehabt hätte, bezahlt werden. Dasselbe Porto

gilt

gilt auch von ausländischen recommendirten Briefen, selbst wenn sie blofs durchlaufen. Für einen *verlornen* recommendirten Brief, wird 16 Reichsthaler 40 Stüber vergütet.

Auf der *fahrenden* Post bezahlt ein *Packet* von 2 Pfund, oder weniger, von 3 Meilen oder 6 Stunden ausschliefslich, 3 Stüber per Meile,

über 3 bis 5 Meilen 2 - - - .

über 5 Meilen 1 - - -

Ueber 6 Pf. bis 10 Pf. einschliefslich, auf 3 Meilen einschliefslich, wird bezahlt 5 Stüver per Meile

über 3 bis 5 Meilen einschl. 4 - - -

über 5 Meilen - - 3 - - -

und so, nach Verhältnifs, von Packeten über 10 Pf.

Von *Gold* und *Silber*, goldenen und silbernen Denkmünzen, bezahlt man von 1 bis 10 Reichsthaler einschliefslich . . 1 Stüber per Meile

über 10 bis	100	. .	2	-	-	-
- 100 -	150	. .	3	-	-	-
- 150 -	200	. .	4	-	-	-
- 200 -	250	. .	5	-	-	-
- 250 -	300	. .	6	-	-	-
- 300 -	350	. .	7	-	-	-
- 350 -	400	. .	8	-	-	-
- 400 -	450	. .	9	-	-	-
- 450 -	500	. .	10	-	-	-

über

über	500	bis	600	.	.	11	Stüber	per Meile
-	600	-	700	.	.	12	-	- -
-	700	-	800	.	.	13	-	- -
-	800	-	900	.	.	14	-	- -
-	900	-	1000	.	.	15	-	- -

Für jede 100 Reichsthaler über 1000, wird der zehnte Theil des Preises von 900 bis 1000 Rthlr. bezahlt. Briefschaften, Documente, Obligationen, BancoZettel, wovon der Werth angegeben ist, bezahlen nur die Hälfte der für Gold und Silber bestimmten Taxe.

Kein *Fuhrmann* oder *Lohnkutscher* darf einen Ballen, oder eine Kiste, von 50 Pfund, oder weniger, fortbringen. Auf dem *Postwagen* kostet ein Platz 24 Stüber ($35\frac{5}{7}$ Kreuzer) per Meile.

Bei *Extrapost* kostet jedes Pferd 35 Stüber (50 Kreuzer) per Meile, der Postillon erhält Trinkgeld 15 Stüber per Meile, und der Posthalter für eine Chaise 20 Stüber per Meile. In einer offenen, ab- und aufschlägigen Kalesche mit Deichsel, werden bezahlt, für eine Person 2, für 2 Personen 3, für 3 und 4 Personen 4 Pferde, u. s. w.

Was den *baierischen PostTarif* betrifft, so ward solcher zuerst, in dem Jahr 1808, für baare *Geldsendungen* und für den übrigen *Transport*

port mit dem *Postwagen* gesetzlich bestimmt *t*). Dieser Tarif für *Geldsendungen* und andere Sachen von besonderem Werth, mit dem Postwagen, erhielt beträchtliche Moderation, durch eine Verordnung vom 29. April 1811. Darin wird das Porto für Sendungen über 500 fl. bis 1000 fl. um den vierten Theil, von 1000 bis 3000 fl. um den dritten Theil, von 3000 bis 10,000 fl. um die Hälfte, über 10,000 um $\frac{2}{3}$ weniger nach der Grundtaxe von 100 *gemindert*. Die Moderation jeder nächstfolgenden Classe wirkt ein auf die vorhergehende. Bei Geldsendungen über 1000 fl. wird für den weitern Betrag nur $\frac{1}{3}$ des sich ergebenden Porto erhoben, und in besondern Fällen, bei grossen Geldsendungen, kann, mit Genehmigung des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, eine noch weitere Moderation eintreten. Versendungen in Gold, ungefafsten Edelsteinen, lettres au porteur und Obligationen von angegebenem Werth, bezahlen bis 500 fl. die gemeine Taxe, von 600 bis 1000

t) Den *baierischen* PostTarif für Contanti oder *baare Geldsendungen*, dann für das *PostwagenPorto*, nach dem Gewicht, enthält das baierische Regierungsblatt 1808, St. 37. — Was die baierische Post der östreichischen und italiänischen an *Transito-Porto* vergütet, ebendas. 1809, St. 25 u. 31.

1000 fl. nur den dritten, über 3000 fl. nur den vierten Theil der Grundtaxe vom Hundert.

In dem J. 1810 ward in Baiern auch für das *Briefporto* in dem Inland, eine neue Taxe eingeführt *u*). In dieser ist der Hauptgrundsatz: das Briefporto ist zu berechnen nach der *Entfernung* und nach dem *Gewicht*, ohne Rücksicht auf etwa eingeschlossene Briefe, die vorhin besonders taxirt wurden. Es sind tarifmäsige Distanzen festgesetzt, die erste von 1 bis 6 Meilen; dann steigen sie immer von 6 zu 6 Meilen, bis auf 60; nachher von 60 bis 70, und von 70 bis 80. Der *einfache Brief* darf wiegen bis $\frac{1}{2}$ Loth incl.; dann steigen die Taxen immer von halb zu halb Loth, bis auf acht Loth. Was über 8 Loth wiegt, zahlt, von jedem weitern vollen Loth, nur die Hälfte des einfachen Briefs mehr. Nichteingebundene, oder cartonirte *Druckschriften*, unter Kreuzband, kosten die Hälfte der Taxe des einfachen Briefs, und für das weitere Gewicht noch den vierten Theil des auf dieses Gewicht fallenden Briefporto, mit Hinzurechnung eines vollen

u) Königl. Verordnung vom 3. Nov. 1810, in dem Regierungsblatt, und in dem Allgemeinen Anzeiger der Teutschen, 1810, Num. 339. PostHandbuch für Baiern. München 1810. 8. PostCharte von Baiern, von A. von *Coulon*. 1810.

vollen Kreuzers, wenn ein Bruch sich ergiebt. Vor jedem Postbüreau soll der LocalTarif öffentlich ausgehangen seyn. — Der *einfache* Brief kostet in der ersten Distanz 3 Kreuzer, in der zweiten (6 — 12 Meilen) 4 Kr., nachher steigt die Taxe, für jede Distanz um *zwei* Kreuzer, so dafs er in der Distanz von 12 — 18 M. 6 Kr., von 30 — 36 M. 12 Kr., von 60 — 70 M. 22 Kr. kostet. — Ein Brief, der zwischen $\frac{1}{2}$ bis 1 Loth wiegt (also z. B. ein Brief von *einem* feinen Briefbogen, mit Briefdecke und Lacksiegel) kostet in der ersten Distanz 4, in der zweiten 6 Kr., nachher steigt das Porto in jeder Distanz um *drei* Kr., so dafs er in der Distanz von 12 — 18 M. 9 Kr., von 30 — 36 M. 18 Kr., von 60 — 70 M. 33 Kr. kostet. — Ein Brief von 1 bis $1\frac{1}{2}$ Loth (also z. B. ein Brief von anderthalb Bogen feinen Schreibpapiers von mäsiger Grösse, mit mäsigem Lacksiegel, ohne Briefdecke, desgleichen ein Brief von drei kleinen, feinen Briefbogen (Postpapier), mit mäsigem Lacksiegel ohne Couvert, zahlt von 1 — 6 M. 6 Kr., von 12 — 18 M. 12 Kr., von 30 — 36 M. 24 Kr., von 60 — 70 M. 44 Kr. Ein achtlothiger Brief kostet, auf 70 bis 80 Meilen, 3 Gulden 36 Kr. Ich setze diese, in mehrfacher Hinsicht merkwürdige BriefTaxe hieher, bis zu dem 5lothigen Brief.

Baie-

Baierischer GeneralTarif für BriefPorto.

Distanzen.	Taxe von einem Brief. Loth.									
Meilen.	bis $\frac{1}{2}$ incl.	$\frac{1}{2}$	1	$1\frac{1}{2}$	2	$2\frac{1}{2}$	3	$3\frac{1}{2}$	4	$4\frac{1}{2}$-5
1-6	3	4	6	7	9	10	12	13	15	16
6-12	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22
12-18	6	9	12	15	18	21	24	27	30	33
18-24	8	12	16	20	24	28	32	36	40	44
24-30	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55
30-36	12	18	24	30	36	42	48	54	1, —	1, 6
36-42	14	21	28	35	42	49	56	1, 3	1, 10	1, 17
42-48	16	24	32	40	48	56	1, 4	1, 12	1, 20	1, 28
48-54	18	27	36	45	54	1, 3	1, 12	1, 21	1, 30	1, 39
54-60	20	30	40	50	1, —	1, 10	1, 20	1, 30	1, 40	1, 50
60-70	22	33	44	55	1, 6	1, 17	1, 28	1, 39	1, 50	2, 1
70-80	24	36	48	1, —	1, 12	1, 24	1, 36	1, 48	2, —	2, 12

Diese

Diese Taxe ist bei Briefen von geringerem Gewicht, und in den näheren Distanzen billiger, als auf den meisten andern Posten, selbst bei manchen taxischen. Bei schwereren, bis zu acht Loth, möchte ein etwas milderes Progressionsverhältnifs zuträglicher seyn; weil die auf die Spedition zu wendende Mühe bei schwereren Briefen dieselbe ist, wie bei minder schweren, und nur der weitere Transport, eine höhere Taxe nöthig macht, allenfalls auch, auf manchen Cursen, die Umspedirung auf einer ZwischenStation. So aber steigt die Taxe, von der zweiten Distanz an, mit jeder Distanz immer fort in *gleichem* Verhältnifs, z. B. bei 4lothigen Briefen immer mit 10 Kr., bei fünflothigen mit 12 Kr., bei 6lothigen mit 14 Kr., bei 7lothigen mit 16 Kr., bei 8lothigen mit 18 Kr. Und doch scheint es billiger zu seyn, dafs das Porto mit jeder Distanz nicht immer in gleicher arithmetischer Progression steige. Ein Brief sollte nach Verhältnifs immer wohlfeiler werden, je weiter er auf derselben Post läuft, weil die PostExpeditionen, nach Verhältnifs, desto weniger Bemühung mit der Spedition haben, und nur der weitere Transport, nebst der auf einer oder der andern ZwischenStation etwa nöthigen Umspedirung, in Betracht kommt. Wohl erwogen, ward dieser Grundsatz auf den ehehin sehr

aus-

ausgedehnten taxischen PostCursen in Ausübung gebracht. Ein einfacher Brief machte da einen Weg von mehr als 100 Meilen, von dem Bodensee nach Hamburg, für 16 bis 18 Kreuzer. Nach der baierischen ProgressionsTabelle würde er auf 30 bis 36 Kreuzer zu stehen kommen. In Rufsland steigt das inländische Porto von 100 zu 100 Wersten um 2 Kopecken für jedes Loth Briefe, aber nur bis zu 1500 Wersten, dann von 1500 bis 3000 Werste um 1 Kopecke. Von jeder Distanz über 3000 Werste — es giebt dort Distanzen von 6 bis 7000 Wersten — zahlt man nie mehr als 50 Kopecken. Inzwischen leuchtet im Ganzen aus diesem neuen baierischen Tarif deutlich hervor, dafs bei dessen Entwerfung die redliche, wohlmeinende Ueberzeugung vorgewaltet habe, es sey zuträglich, den Tarif nicht zu hoch zu spannen. Dieselbe Ueberzeugung leitete auch wechselseitig die Bestimmungen in dem zwischen den Höfen von München und Dresden geschlossenen Postvertrag von 1811, worin nicht nur auf Mäsigkeit des Tarifs und Beschleunigung rühmlichste Rücksicht genommen, sondern auch die Frankirung der Willkühr der Briefaufgeber überlassen ist; Bestimmungen, die vorzüglich wichtig sind für den Handelsverkehr zwischen Augsburg und Leipzig.

Beträcht-

Beträchtlich höher, als der baierische und taxische ist der königliche *wirtembergische* Tarif für *Brief*porto. Dagegen ist der wirtembergische Tarif für die *fahrende* Post bedeutend niedriger, als der baierische und taxische, in dem Grofsherzogthum Baden und in den übrigen Staaten des taxischen Postbezirks. Z. B. ein *Packet* von 100 Pfund zahlt, auf 8 Meilen, nach dem wirtembergischen Tarif 1 Fl. 54 Kr., nach dem baierischen 2 Fl. 25 Kr., nach dem badischen 2 Fl. 35 Kr.: hingegen zahlen 100 Fl. baares Geld, auf 8 Meilen, nach diesen drei Tarifen gleichviel, 12 Kreuzer. Der Grund von jenem niedern Tarif liegt nicht blofs in dem geringeren Ansatz des CentnerGewichtes, sondern vorzüglich in der angenommenen Progression der Meilen und Pfunde. Die MeilenProgression fängt an mit 3, fällt dann sogleich auf 2, nachher sogar auf 1, fährt dann abwechselnd fort mit 2, 3, 4, 3, 2, 7, 8, 9, 11, 10; nämlich 1 bis 3 Meilen incl., 4 = 5, 6 = 8, 9, 10 = 11, 12 = 13, 14 = 16, 17 = 20, 21 = 23, 24 = 25, 26 = 32, 33 = 40, 41 = 49, 50 = 60, 61 = 70, 71 = 80. Die PfundProgression ist diese: 1 = 2, 3 = 4, 5 = 6, 7 = 8, 9 = 11, 12 = 15, 16 = 20, 21 = 25, 26 = 30; von 30 = 50 Pf. zahlt jedes Pfund eine bestimmte Summe weiter, und eben so von 50 = 100 Pf., dann wieder von 100 Pf. Die in allen andern,

andern, mir bekannten, PostTarifen angenommene ProgressionsMethode ist hier verworfen, wovon ich einen zureichenden Grund nicht finden kann, es sey denn etwa eine mir unbekannte Localität des wirtembergischen Reichs. Insbesondere ist die pfundweise Abtheilung nach 30 bis 50 und 50 bis 100 Pf. sehr unbequem, z. B. um die Taxe eines Packets von 60 Pf. auszurechnen, mufs der Post-Officiant die Feder zur Hand nehmen, und, mit nachtheiligem Zeitverlust, folgendes AdditionsExempel machen. Auf 7 Meilen zahlt ein Packet von 60 Pfund,

30 Pf.		— 36 Kr.
20 -	à $\frac{3}{4}$ Kr. p. Pf.	— 15 -
10 -	à 1 Kr. p. Pf.	— 10 -
60 Pf.		1 Fl. 1 Kr.

Ein *Passagier* auf dem Postwagen zahlt, mit 40 Pf. Bagage, für jede Meile 25 Kr., und geniefst in Ansehung der Ueberfracht eine wohlfeilere Taxe, als die ordinäre, z. B. diese ist von 100 Pf. auf 11 Meilen 3 Fl. 8 Kr., die PassagierTaxe hingegen nur 2 Fl. 30 Kr. Kinder unter 14 Jahren zahlen die Hälfte. — Auch die Taxe der *Geldpackete* ist sehr billig. Aber die Progression hat auch hier merkwürdige Eigenheiten. Sie ist in der Meilenzahl:

1 = 3,

1 = 3, 4 = 5, 6 = 7, 8 = 9, 10 = 14, 15 = 16, 17 = 18, 19 = 22, 23 = 30, 31 = 32, 33 = 41; 42 = 45, 46 = 54, 55 = 56, 57 = 62, 63 = 65, 66 = 69, 70 = 72, 73 = 74 u. s. w. Die GeldProgression ist folgende: 1 = 9 Fl., 10 = 39, 40 = 59, 60 = 70, 80 = 100 Fl. 100 Fl. zahlen von 10 bis 14 Meilen nur 15 Kreuzer, auf 45 Meilen 45 Kreuzer. Wenn jedoch die Taxe des Gewichtes die des angegebenen Werths überfteigt, so geschieht die Berechnung nach dem Gewicht.

Der Tarif der *taxischen* Reichspost hatte, im Verhältnifs zu den Territorialposten, Jahrhunderte lang den Vorzug der grössern Wohlfeilheit behauptet. Seitdem die taxische Post nicht nur die grössere und einträglichere Hälfte ihres Postbezirks, sondern auch den Charakter ihrer politisch-finanziellen Einheit verloren, seitdem sie in mehr denn ein Dutzend verschiedene Postanstalten sich aufgelöset hat, ist ihr jener Vorzug zwar im Ganzen noch immer, wenn gleich nicht überall im Einzelnen, eigen geblieben. Zu danken hat man dieses, theils dem bei dieser Post angenommenen, wohl berechneten, durch die Erfahrung der Jahrhunderte bewährt gefundenen Grundsatz der möglichsten Wohlfeilheit des Tarifs, theils dem zufälligen Umstand, dafs jene verschiedenen Postanstalten, ihrer politischen Trennung ungeachtet, doch zusammen noch

noch unter taxischer Verwaltung stehen. Das Porto ist defswegen, auf weitere Distanzen, hier immer noch beträchtlich wohlfeiler, als bei den übrigen Posten in Teutschland, und es würde solches noch mehr seyn, wenn nicht hie und da ein Francozwang für einen Theil des Wegs gälte, den die Briefe auf taxischer Route zu machen haben. TarifErhöhung zwang die neueste PostRevolution auch der taxischen Postverwaltung ab. Weit beträchtlicher müfste jedoch diese Erhöhung seyn, wenn die taxischen Posten alle ihre verschiedenen politischen Trennungen, das correspondirende Publikum in vollem Maas wollten entgelten lassen, da sie selbst überall, wie chamäleonartig die Farbe, also auch die politischen und finanziellen Grundsätze des Landes annehmen mufs; wenn z. B. eine der herzogl. sächsisch-taxischen Posten, gegen die wirzburg-taxische oder frankfurt-taxische, diese gegen die nassau- oder hessisch-taxische, und diese wieder gegen die badisch-taxische, ihre politische Isolirung auch in Hinsicht des Tarifs mit voller Consequenz wollte wirken lassen. An Entschuldigungsgründen würde es gegen Niemand fehlen. Die Kosten der GeneralAdministration und Direction sind die vorigen: nicht so, bei weitem, der Bezirk, und die CorrespondenzMassen. Diese haben auffallend

abgenommen, während die Preise der Dinge gestiegen sind, an die Staatscasse in den bedeutendsten taxischen Postbezirken beträchtliche Abgaben zu entrichten, und fast überall eigene inländische OberPostDirectionen und Administrationen mit grössern Kosten, als vorhin, zu unterhalten sind, auch das Beispiel der Nachbarposten der Erhöhung des Tarifs das Wort redet. Wenn die frankfurt-taxische Post, in dem ausgedehntesten Sinn unabhängig ist von der wirzburg-taxischen, wie es von Staatswegen jetzt allgemein gefordert wird, wenn die wirzburgische für die *ihr* anvertrauten Effecten von Werth, nur noch in dem wirzburgischen, nicht auch in dem frankfurter, oder in irgend einem andern, unter taxischer Administration stehenden, Postbezirk haftet, und, streng genommen, auch nur in dem Wirzburgischen zu haften schuldig ist, so dürfte sie wohl auch in Ansehung des Porto den strengen Grundsatz der TerritorialSonderung zu voller Ausübung bringen. Dann hätte z. B ein Brief von Mannheim nach Gotha, *sechsfach* verschiedenes Porto zu bezahlen: badisch-, hessisch-, frankfurt-, meinungisch-, weimar- (zu Eisenach), und gotha-taxisches.

*

Inchar-

PARSONS LIBRARY University of MICHIGAN

Inchartirung.

In der neuesten Postordnung des Königreichs Westphalen ist vorgeschrieben, dafs *alle* der Post übergebenen *Briefe* Stück vor Stück in die Postcharten sollen eingetragen werden, nämlich der Name (und Ort) des Empfängers, nebst Auslage, Franco, oder zu bezahlendem Porto. Diese Einrichtung wird von einigen als die sicherste Gewährleistung für richtige Bestellung der Briefe betrachtet; wie ich glaube, nicht mit Recht. Es scheint daher nöthig zu seyn, über Beschaffenheit, Zweck und Nutzen dieser Einrichtung sich zu verständigen. Zuvor bemerke ich nur, dafs von dem Einschreiben aller einzelnen, dem *Postwagen* anvertrauten *Geld*- und andern *Packete* — einer unentbehrlichen Einrichtung — hier die Rede nicht sey.

Die *Inchartirung* der *Briefe*, war schon vor dem dreissigjährigen Krieg x), und in dem Kurfürstenthum Hessen schon unter der vorigen Regierung üblich. In Rufsland, Preussen und dem Königreich Sachsen, ist sie es seit geraumer Zeit, und noch jetzt. In dem Hannöverischen ward sie erst 1802 abgeschafft: dagegen führte man die allgemeinen CorrespondenzCharten ein, worin blofs die Stück-

x) v. Meiern Acta Pacis Westph. V. 447.

Stückzahl der nichtrecommendirten Briefe, unter verschiedene Rubriken abgesondert, bemerkt ward. In dem J. 1790, als man sich mit Vorschlägen zu nützlichen Zusätzen in der zu errichtenden Wahlcapitulation K. Leopolds II. beschäftigte, ward auch die allgemeine Einführung und Unterhaltung der speciellen Postcharten, bei den taxischen Posten, gewünscht y). Dieser Vorschlag fand bei Staatsmännern und Gelehrten viel Beifall, desto weniger bei dem Handelsstand, welcher doch die Post verhältnifsmäfsig am meisten benutzt. Es wurden Gutachten eingeholt von der Kaufmannschaft der ansehnlichsten Handelsstädte, namentlich von Nürnberg, von Augsburg, von Hamburg, damals der ersten See- und Handelsstadt in Teutschland, und nächst London und Amsterdam, auch in Europa. Die Kaufmannschaft dieser Städte erklärte die Inchartirung weder für nöthig, noch für rathsam. In dem hamburger Gutachten, welches 6 Deputirte und 30 Handelshäuser unterschrieben hatten, war unter andern Gründen, auch folgender merkwürdige Erfahrungsgrund angeführt: „weilen wir in „unserseitigen Geschäften kein Exempel wissen, „da mit der Reichspost anhero gesandte, oder von „hier

y) Neuer teutscher Zuschauer, Heft II, S. 198.

„hier abgegangene Briefe nicht zur Stelle gekom-
„men wären".

Die Manipulation bei der Inchartirung ist folgende: So viele Stunden, als nöthig, vor dem Abgang der Post, wird der Schalter geschlossen, d. h. es werden keine Briefe mehr angenommen, oder die angenommenen werden diesmal nicht abgesendet. Dann werden die Briefe sortirt, numerirt, und, nach ihren Classen, jeder besonders in die Charte eingetragen, d. h. Name und Ort des Empfängers (nicht auch des Absenders), Porto, Franco-Porto, AuslagePorto, Numer des Briefs. Diese Charte wird in duplo geschrieben (in dem Preussischen sogar in triplo). Ein Exemplar, das Manual oder Protocoll, bleibt bei dem Postamt, das andere wird in das Briefpacket gelegt, für dasjenige Postamt, welches dieses zu eröffnen hat. Bei Ankunft des Packets, müssen die darin enthaltenen Briefe erst nach den Numern geordnet, dann die Numern und Adressen mit dem beiliegenden Verzeichniss genau verglichen werden.

Auf HauptPostämtern, z. B. in Petersburg und Berlin, müssen aufs wenigste drei Personen zugleich dem Inchartiren sich widmen; der eine sortirt, numerirt, wiegt und taxirt die Briefe, und dictirt den beiden andern, welche die Charten schreiben. In gros-

grossen Handelsstädten reicht jene Personenzahl bei weitem nicht hin; z. B. in Augsburg, wo ehehin die sogenannte welsche Post jeden Posttag 5 bis 6000 Briefe mit sich führte, in Frankfurt, wo, in besserer Zeit, während der Messe, jeden Tag aufs wenigste 12,000, bisweilen 16 bis 17,000 Briefe zu spediren waren, in Hamburg, wo die taxische Post jeden englischen Posttag ungefähr 20,000 Briefe nach England zu spediren hatte. Manches Handelshaus in Hamburg, lieferte jeden Posttag, im Durchschnitt, 2 bis 300 Briefe zur Post. Man hat die Probe gemacht, und gefunden, dafs *drei* Personen binnen *einer* Stunde höchstens *drei hundert* Briefe inchartiren und vorschriftmäsig bearbeiten können. Mit der Inchartirung von 12,000 Briefen, würden dreissig Personen vier volle Stunden beschäftigt seyn, wenn es möglich wäre diese fast gedankenlose Arbeit so lang ohne Unterbrechung zu verrichten und auszuhalten. Hiebei ist die Zeit nicht gerechnet, welche man zu dem Abwägen jedes einzelnen Briefs, und nachher zu dem Abwägen der ganzen Masse nöthig hat. Es gehört auch eine wahre Probirwage dazu, da 4, 5 bis 6 Kaufmannsbriefe, jeder von einem feinen Blatt Papier und mit Oblaten versiegelt, zusammen kaum ein Loth ausmachen.

Ist

Ist das Felleisen angekommen, so verlangt gewöhnlich das Publikum schon in der nächsten Stunde mit Ungeduld die Briefe. Aber die Vergleichung jedes einzelnen der Hunderte oder Tausende von Briefen mit der Charte, erfordert viel Zeit, und muſs wohl gar auf mehrere Stunden verschoben werden, wenn etwa gerade eines oder mehrere Felleisen abzufertigen, und die hineingehörigen Briefe zu inchartiren sind. Auf dem Oberpostamt zu Augsburg kamen ehedem an dem Morgen des Sonntags folgende Posten an: die niederländische Post, mit Briefen aus Holland, England, Hessen und von dem ganzen Rheinstrom; die Journaliere von Canstatt, mit Briefen aus Portugall, Spanien, Frankreich, ganz Schwaben und aus der Pfalz; die Journaliere von Nürnberg, mit Briefen aus dem ganzen Norden, aus Hamburg, Leipzig, ganz Sachsen und Franken, die Journaliere von München, mit Briefen aus ganz Baiern und den östreichischen Staaten; die lindauer Post mit der ganzen schweizer Correspondenz. Das Publikum erwartete alle mit diesen Posten angekommenen Briefe schon zwischen 10 und 11 Uhr, und wollte sogar einen Theil derselben sogleich beantworten, weil Nachmittags 1 Uhr schon wieder Posten abgiengen, nach Nürnberg und dem ganzen Norden, nach Tyrol und Italien, nach Lindau

dau und der Schweiz, nach Regensburg und den östreichischen Staaten. Wenn nun die Tausende von Briefen (nur allein die welsche Post führte 5 bis 6000), welche in diesem Zeitraum von wenigen Stunden, theils anzunehmen und zu spediren, theils zu empfangen und abzugeben, theils umzuspediren z) waren, dem ganzen Formalismus der Inchartirung hätten unterworfen werden sollen, so wäre ein beträchtlicher Verzug in der Spedirung der Transito- und Localbriefe, dann in der Abgabe der angekommenen Briefe unvermeidlich, und selbst ein vier- bis fünffach zahlreicheres Postpersonale nicht hinreichend gewesen, und das Porto hätte müssen erhöht werden. — Dieselbe Förmlichkeit hätte dann auch auf den übrigen Postämtern müssen beobachtet werden. Alles dieses würde grossen Verzug und Zeitverlust in der Correspondenz zur Folge gehabt haben. — Inzwischen ist immer die Hauptfrage; wozu dient das Inchartiren?

Die SpecialCharten dienen: 1) zur *Berechnung* der Postämter unter sich; 2) als *RechnungsBeleg* für Einnahme und Ausgabe der Postexpeditionen. Diese zweifache Absicht hatte man bei Einführung der-

z) Denn auch bei dem Umspediren müfsten die Briefe von neuem inchartirt, und die vorige Numer des Briefs durchstrichen werden.

derselben: *nicht*, wie viele wähnen, die Absicht, dem *Publikum* für jeden einzelnen Brief einen höhern Grad von *Sicherheit* zu verschaffen. In der *ersten* Hinsicht sind SpecialCharten überflüssig, weil die Berechnung der Postämter unter sich, durch wohl eingerichtete GeneralCharten eben so sicher, und weit leichter, geschehen kann. In der *zweiten* Hinsicht, weſshalb sie hauptsächlich in Preussen, bei dem dort herrschenden ControlirSystem eingeführt wurden, geben sie dem RechnungsRevisor keinen stärkern Beweis, als GeneralCharten, und schützen weder gegen Veruntreuung und Miſsbräuche pflichtvergessener expedirender Postofficianten, noch wider ein Versehen, daſs Briefe unbezahlt entwischen. Der untreue Postbeamte bezeichnet Briefe mit nichtgeltenden, oder mit nicht eingeschriebenen Numern, oder er schreibt eine Numer auf mehrere Briefe, und entschuldigt sich, in dem Fall einer Erinnerung, mit einem blossen Versehen, oder er nimmt dem Aufgeber oder Empfänger höheres Porto ab, als sich gebührt, und behält den Ueberschuſs für sich, oder er unterschlägt sogar Franco- u. a. Briefe.

Doch, diese beiden vermeintlichen Vortheile sind es nicht, wenigstens nicht vorzugsweise, welche dem Inchartiren bei Staatsmännern und Gelehrten

ten hie und da Beifall erworben haben, sondern die Meinung einer *grössern Sicherheit* der Correspondenz gegen Untreue, oder Nachlässigkeit der Postbeamten. In der That, dieser Vortheil, wenn das Mittel den Zweck erfüllte, würde den grössern Zeit- und Geldaufwand, den das Inchartiren verursacht, wo nicht ganz, doch grossentheils vergelten. Aber jene Meinung von grösserer Sicherheit kann nur da herrschen, wo es an genauer Einsicht theils in den wahren Zweck, theils in die Manipulation sowohl des Inchartirens, als auch der GeneralCharten und versiegelten BriefPackete, gebricht. Das Inchartiren giebt dem Publikum keine Gewährleistung für richtige Bestellung der Briefe. Auch bei den inchartirenden Posten giebt es, gerade wie bei den nichtinchartirenden, nur *ein* zuverlässiges Mittel für die Sicherheit der Correspondenz. Dieses besteht in dem *Recommendiren*, wobei der Aufgeber des Briefs von der Post, und die Post von dem Empfänger des Briefes, einen Empfangschein erhält. Nur hier, in der Regel, ist der Beweis der Auf- und Abgabe eines Briefs möglich; nicht bei dem Inchartiren, wie sogleich gezeigt werden soll. Diese Ueberzeugung hat das Publikum selbst an denen Orten, wo die Briefe einzeln inchartirt werden. Denn wozu bediente es *sich*

sonst,

sonst, bei den inchartirenden Posten, so oft des Recommendirens? Und giebt es nicht auch bei diesen Posten Fälle, wo man vergebens forscht nach dem Schicksal eines der Post übergebenen Briefs?

Für den Zweck grösserer Sicherheit dient das Inchartiren fürwahr nicht im geringsten mehr, als der Gebrauch wohl eingerichteter GeneralCharten und Packetschlüsse, Amtspackete oder versiegelter Briefbeutel, worin die Postämter einander die Brief-Massen wechselseitig zusenden, und welche auf den ZwischenStationen blofs spedirt, aber nicht geöffnet werden. Könnte man hinlängliche und zuverlässige Erfahrungen sammeln, so würde, wie ich mich fest überzeugt halte, die Probe unwiderlegbar da stehen, dafs auf den nichtinchartirenden Posten keine grössere Anzahl von Briefen verloren gehe, als auf den inchartirenden. Bis dahin mag das oben, aus dem Gutachten der hamburger Kaufmannschaft wörtlich angeführte Zeugnifs entscheiden. Dafs unter Millionen Briefen, selbst bei dem höchsten Grad menschlichen Fleisses und Rechtverhaltens, nicht hin und wieder ein Brief sollte verloren gehen, ist kaum denkbar. Der Zufall behauptet auch hier sein Recht. Dasselbe gilt von den Einwirkungen der Unredlichkeit einzelner Postbeamten, die bei den inchartirenden Posten eben

so

so unvermeidlich sind, wie bei den übrigen. Verfehlt nicht auch ein durch expresse Boten, oder eigene Dienstleute gesendeter Brief bisweilen seine Adresse? Fehlt es etwa an Beispielen, dafs Unordnung der Post blofs zum Vorwand genommen wird, um sich wegen nicht erfolgter Ankunft nie geschriebener oder wegen Verspätung zurückdatirter Briefe scheinbar zu entschuldigen? Bei manchen verloren gegangenen Briefen mag die Unrichtigkeit in der falschen oder zweideutigen Adresse, oder in dem Dirigiren des Briefs in eine ungehörige Gegend, ihren Grund haben *a*). Wie oft gehen Briefe verloren, blofs durch Absicht oder Schuld derjenigen Personen, welche solche der Post übergeben, oder von der Post an die Adresse überliefern sollten! Mancher erbricht einen an ihn nicht adressirten, von der Post erhaltenen Brief aus Versehen, und wagt nachher nicht, solchen der Behörde abzuliefern.

---

a) Einer meiner Freunde sendete, in einem Briefe mit der Post, eine ansehnliche Partie Wechsel in die Messe nach Leipzig. Sie kamen nicht an, und es entstand grosser Verlust. Er führte die bitterste Beschwerde über die Post. Hinterher zeigte sich, dafs seine Comtoiristen die Wechsel, statt nach Leipzig, nach Wien adressirt hatten, wo sie richtig angekommen waren.

fern. Sind nicht auch Einwirkungen einer höhern Macht denkbar, besonders in Zeiten des Kriegs und politischer Unruhe? Wie mancher Brief mag da auf dem bureau secret de la poste verunglücken! Schützt etwa das Inchartiren gegen diese Mängel, oder Maasregeln, und wider den Zufall?

Alle Möglichkeiten in den verschiedenen Ursachen des Verlorengehens einzelner Briefe wohl erwogen und berechnet, mag immerhin bei einem Theil der abhanden gekommenen Briefe, die Unrichtigkeit in Unredlichkeit, oder Fahrlässigkeit eines oder des andern Postbeamten ihren Grund haben. Es fragt sich also, ob man dieser, mittelst der SpecialCharten, so auf die Spur kommen könne, dafs aus jenen ein juristischer Beweis gegen den Schuldigen herzuleiten sey? Nein; denn die Charte besagt nie, *Wer* (ob der Correspondent selbst, oder sein Kind, Diener, Kutscher, Magd, Dienstjunge u. s. w.?) der Post den Brief quaestionis an dem bestimmten Tage übergeben habe? Auch nicht *Wem* dieser Brief, am Ort der Abgabe, von der Post sey eingehändigt worden, ob dem Briefträger, oder einem Andern, ob der Briefträger solchen dem Empfänger selbst, oder seinen Hausgenossen,, und Wem von ihnen übergeben habe? Die Charte sagt mehr nicht, als dafs z. B. am

16.

16. Jul. ein Brief an Müller in Nürnberg, einer an Schmidt in Augsburg, zwölf Briefe an Frege in Leipzig, achtzehn an die Brüder Bethmann in Frankfurt, mit der Post abgesendet worden, oder angekommen seyen, mit so und so viel Porto, welches letzte für die Charte das wichtigste ist, und weſshalb auch der Fleiſs bei dem Inchartiren eigentlich nur auf die Ziffern verwendet wird, nicht auf die Zunamen, und noch weniger auf Titel oder Vornamen der Empfänger, welche ganz wegbleiben. Nun bestimme, wer kann, aus dieser unbestimmten Notiz, welcher Schmidt, oder Müller gemeint, ob und welcher von diesen Briefen der quästionirte Brief sey! Und wenn nun der Postbeamte den Brief absichtlich, oder aus Versehen, nicht in das Packet gelegt, und auch nicht inchartirt hätte? Wer beweiset ihm die an ihn geschehene Ueberlieferung des Briefs, wenn der Aufgeber nicht etwa die seltsame Vorsicht gebraucht hätte, Zeugen, wo nicht gar Notar und Zeugen, beizuziehen?

Allen Miſsbräuchen, *jeder* Nachlässigkeit, selbst dem Zufall, durch Sicherheitsmaasregeln zuvorzukommen, übersteigt jedes Maas menschlicher Einsicht und Erfahrung. Im Ganzen hat das Publikum Ursache, der Rechtlichkeit und Sorgfalt der mit Vorsicht erwählten und verpflichteten Postbeam-

beamten in den Geschäften ihres Berufs zu vertrauen, und mehr zu vertrauen, als den unverpflichteten Kindern, Mägden, Kutschern, Taglöhnern, durch die so viele ihre Briefe zur Post senden, oder von ihr in Empfang nehmen. Mifsbräuche der Postbeamten, in gehöriger Bestellung der Briefe, gehören doch immer zu den seltenen Ausnahmen von der Regel. In den gröfsten Handelsstaaten, in England und Holland, auch in Frankreich und Italien, ist das Inchartiren nicht eingeführt, als unvereinbar mit der nöthigen Geschwindigkeit der Postexpedirung. Für den, welcher bei der gewöhnlichen PostManipulation sich nicht beruhigen will, ist auch dort das Recommendiren der Briefe eingeführt. Dasselbe gilt von denjenigen Postanstalten, welche blofs von Kaufleuten dirigirt wurden, wie ehehin lange Zeit die Post zu Amsterdam, und noch in der neuesten Zeit zu Hamburg die städtische Post für den holländischen und lübeckischen Curs. Und Kaufleute nehmen doch, in der Regel, das höchste Interesse an dem richtigen und sichern Gang ihres Briefwechsels.

An manchen Orten, wo das Inchartiren eingeführt ist, pflegt man nicht nur die Charten der abgegangenen Briefe einem Jeden, auf Verlangen zur Einsicht *vorzulegen*, sondern auch die Charten der zuletzt

zuletzt angekommenen Briefe öffentlich *auszuhängen*. Beides ist sehr oft dem individuellen Interesse, besonders der Kaufleute, und Staatsmänner, (der Verliebten nicht zu gedenken) höchst nachtheilig. Enthalten gleich die Charten nie den Namen des Aufgebers, so läfst doch in vielen Fällen die fleissige Beobachtung derselben in einer oder der andern besondern Hinsicht, die Zeit und der Ort der Aufgabe und Ankunft, der Name des Empfängers, die Bestimmung des Porto u. d., in Verbindung mit so manchen andern besondern Umständen, Combinationen zu, welche auf Ausspähungen und Entdeckungen leiten, die der schlaue Neid, die Ränkesucht, der Eigennutz, die unberufene Neugierde, tausendfach zum Nachtheil der Correspondenten zu benutzen weifs. Die Post verletzt also, durch solch eine, wenn gleich wohlgemeinte, Publicität das individuelle Geheimnifs, dessen treueste Bewahrerin sie, nach ihrer wesentlichen Bestimmung, seyn sollte. Der Briefträger darf, nach seiner Instruction, die ihm zur Bestellung anvertrauten Briefe von Niemand durchsuchen lassen, aber die Post selbst hängt eine Liste derselben *öffentlich* aus! So mag denn auch nicht befremden, wenn die Kaufmannschaft der oben genannten Handelsstädte, in ihrem Gutachten über das Incharg-

chartiren, wider die Sitte des Aushängens und Vorlegens der SpecialCharten eiferte.

*

Folgen der Vervielfältigung der Postanstalten.

Die *Folgen* der jetzigen Vervielfältigung der TerritorialPostanstalten in Teutschland, sind überall leicht wahrzunehmen: *Vertheuerung* des Porto, *Verzug* und vielfache *Hindernisse* in dem Postlauf, und in der Combination der verschiedenen Landesposten, *Minderung* der *Sicherheit*, *Erschwerung* und *Minderung* des *Verkehrs* aller Art durch die Post, und ein hieraus entstehendes *Heer* von *Nachtheilen* für die Staaten, für die ganze teutsche Nation, und selbst für das Ausland.

Die *Vertheuerung* des Porto ist jetzt allgemein, laute Klage des ganzen teutschen und auswärtigen Publikums. Die Differenzen in dem Briefporto, bei den verschiedenen Postanstalten in und ausser Teutschland, nach verschiedenen Epochen, wovon in dieser Abhandlung hin und wieder Proben gegeben sind, verdienen in dieser Hinsicht eine eigene Zusammenstellung und Prüfung. Da diese Materie tagtäglich Millionen Menschen von Irkutzk, Ar-

changel und Torneä, bis London, Lissabon, Malta etc. interessirt, so ist es desto seltsamer, dafs darüber, meines Wissens, noch nichts Gesammeltes in dem Publikum sich befindet. Vorzüglich die neuesten Postveränderungen, in Vergleichung mit den nächst vorher bestandenen Einrichtungen, würden auf merkwürdige Resultate auch in dieser Hinsicht leiten.

Bei weitem die gröfste Anzahl derjenigen Briefe, welche die Post zu spediren hat, sind die *ordinären* oder *einfachen* Briefe, in dem Sinn des gemeinen Lebens, d. h. welche *nicht über* einen Foliobogen Papier enthalten, oft mit einem Couvert, und, in der Regel, mit einem Lacksiegel versehen sind. Ihr Gewicht erreicht höchstens ein Loth, sehr oft aber kein halbes. Ein solcher Brief, als der gewöhnlichste, sollte überall in dem Tarif mit der niedrigsten Taxe belegt seyn. So ward es Jahrhunderte hindurch gehalten. Aber der Speculationsgeist der neuern Zeit ist bei dem natürlichen Begriff des einfachen Briefes nicht stehen geblieben. In manchen der neuesten PostTarife, ist das Gewicht des einfachen Briefes auf ein *halbes Loth*, wo nicht gar *unter* ein halbes Loth, gesetzt. Hier gilt ein Brief, welcher besteht aus einem feinen Briefbogen von Postpapier, aus einem Couvert von gutem,

gutem, nicht allzudünnem Schreibpapier, mit einem anständigen Lacksiegel, wie es oft der Wohlstand, selbst bei einem Brief von etlichen Zeilen, gebietet, schon nicht mehr für einen einfachen Brief; er wird mit höherer Taxe belegt.

So ängstlich rechnet man, billig, in Rufsland nicht. Dort passirt ein *volles Loth* für einen einfachen Brief. Die königl. sächsische Post liefs sonst, und wahrscheinlich noch jetzt, einen Brief von einem ganzen Foliobogen Schreibpapiers, mit Lacksiegel, für einen einfachen gelten. Auch in Westphalen sah man sich veranlafst, in der Postordnung vom 30. September 1810 das Gewicht des einfachen Briefs von weniger als 8 Grammen auf 12 Grammen ($\frac{4}{5}$ Loth) einschliefslich hinaufzusetzen, und das Porto des einfachen Briefs von 15 auf 8 Centimes (von 1 Groschen auf 8 Pfennige) für 1 Meile herabzusetzen. In Frankreich nimmt man es mit den einfachen Briefen, wie ich aus Erfahrung weifs, wenigstens mit den Briefen in das Inland, nicht völlig so streng, wie jetzt auf manchen teutschen Posten.

Viele Briefe bestehen blofs aus einem *halben* Briefbogen, oder aus einem einzigen Blatt in klein Quart, mit einem Oblatensiegel. Auch diese müssen, obgleich kaum $\frac{1}{4}$ Loth schwer, mit der vollen Taxe eines einfachen Briefs bezahlt werden, welches

ches billig ist. So sollte man denn auch Briefe, die über ½ Loth bis zu 1 Loth incl. wiegen, nur einfach rechnen. Eine solche Liberalität würde fürwahr die Grenzen einer guten PostOekonomie nicht überschreiten. Probirwage und Probirgewicht passen für Münzwardeine, nicht für die Post; und es ist kein billiger Grund zu erdenken, warum ein Brief, der aus zwei ansehnlichen Quartblättern etwas dicken Schreib- oder Velinpapiers besteht, und mit einem etwas reichlichen Lacksiegel versehen ist, nicht für einen einfachen Brief gelten sollte, blofs darum, weil er etwa ein Gerstenkorn schwerer wiegt, als ein halbes Loth.

Auch darin ist in den meisten neuern Tarifen gefehlt, dafs man das Porto immer in gleichem arithmetischem Verhältnifs, nach gleicher Progression der Distanzen, steigen läfst, statt dafs ein Brief nach Verhältnifs immer weniger kosten sollte, je weiter er auf derselben Post lauft. Die Gründe hievon sind oben, bei Gelegenheit des baierischen Tarifs, angezeigt worden.

Schon hat der Verkehr mit der Post, durch die bei der neuen PostKatastrophe unvermeidlich gewesene, beträchtliche Vertheuerung des Briefporto, einen solchen Stofs erlitten, dafs selbst dann, wenn das teutsche Postwesen wieder eine bessere Orga-

Organisation erhielte, immer einige Zeit dazu gehören würde, dem Briefwechsel wieder zu seiner vorigen Lebhaftigkeit zu verhelfen. Deſswegen dürfte man auch in der ersten Periode einer bessern Organisation, denjenigen Ertrag von der Post sich nicht versprechen, der späterhin wieder zu hoffen wäre. Was einmal schlimm geworden ist, kann, auch bei dem besten Willen und den kräftigsten Maasregeln, nicht plötzlich wieder auf den alten Fuſs zurückgebracht werden, und es ist unendlich leichter, eine gute Sache schlimm, als eine schlimme wieder gut zu machen.

Selbst diejenige Postanstalt, welche unter allen am längsten, und mit vollem Rechte, den Ruhm der Wohlfeilheit behauptet hat, die taxische, ist durch die auffallende Veränderung ihrer Lage genöthigt worden, die Preise zu erhöhen. Doch ist dieses mit einer Klugheit, Mäsigung und Behutsamkeit geschehen, welche dem von ihr so lang behaupteten Charakter gemäſs ist. Wenn daher über zu hohe Taxen geklagt wird, so trifft die Klage gewöhnlich sie am wenigsten. Sie kann den einfachen Brief nach Hamburg von Nürnberg, 70 Meilen weit, nicht mehr für zwölf Kreuzer spediren, er kostet jetzt ungefähr das Dreifache; denn sie vermag ihn nicht mehr auf der ganzen Route in ihren eigenen

Brief-

BriefFelleisen fortzuschaffen. Sie muſs ihn jetzt von der baierischen Post in Possenheim empfangen, und ihn, wie alle Briefe, die auf diesem Curs nach Bremen, Lübeck, Holstein, Dänemark und Schweden laufen, in Uckerroth der bergischen, diese aber der französischen überliefern. Auf derselben Strecke lauft ein solcher Brief, statt vorhin auf *einer* Post, jetzt auf *vier* verschiedenen Postanstalten. Von Mannheim nach Hamburg kostete, 1810 ein einfacher Brief 28 bis 32 Kreuzer, von Frankfurt bis Hamburg 20 Kreuzer (8 Kr. taxisches, 12 Kr. bergisches Porto). Seit 1811 kommt auch noch französisches Porto hinzu. Es ist der taxischen Post nicht mehr vergönnt, Briefe von Kaltenherberg bei Basel, nach Hamburg, Lübeck und Bremen, und von Hamburg nach Stuttgart, Constanz, München und Passau, nach Rom, Mailand, Livorno und Genua, durchaus in ihren eigenen Felleisen zu versenden. Diese Briefe müssen jetzt drei bis sechs verschiedene Postbezirke durchwandern, und werden in jedem derselben mit Porto besonders belegt. Jetzt wollen drei bis fünf Postherren darauf gewinnen, statt dafs vorhin der einzige Postherr, der ihn besorgte, auf die ganze Strecke weniger nahm, als jetzt zwei von jenen drei bis sechs Postherren. Die Briefe nach Hamburg, muſs jetzt die taxische Post in

Uckerroth ($2\frac{1}{2}$ Stationen oberhalb Cöln) an die bergische Post, die Briefe nach Preussen und Rufsland, in *Marburg* an die westphälische, oder in *Erfurt* an die kaiserl. französische Post, die Briefe nach Oestreich und Baiern, auf dem frankfurter Curs, in *Possenheim* (zwei Stationen oberhalb Wirzburg) an die baierische Post abliefern. Die Briefe nach Holland, aus dem taxischen Postbezirk, gehen, seit dem 1. Jan. 1811, über *Mainz*.

Noch vor wenig Jahren, als von Stuttgart nach Frankfurt blofs taxische Postverwaltung war, kostete ein einfacher Brief von Stuttgart nach Frankfurt, acht Kreuzer: jetzt, seitdem Wirtemberg die Post für königliche Regie erklärt hat, sechzehn Kreuzer. Davon nimmt die wirtembergische Post, in deren Bezirk der Brief *acht* Meilen (bis Fürfeld) zu machen hat, *acht* Kreuzer, die taxische Post, welche ihn *sechzehn* Meilen weit, durch drei verschiedene TerritorialPostbezirke (den badischen, hessischen und frankfurtischen) führt, ebenfalls *acht* Kreuzer. Glücklicherweise stehen zufällig diese letzten drei TerritorialBezirke im Grunde unter *einer* Administration, der taxischen. Ausserdem würde derselbe Brief, auf der ganzen Route, wenigstens zwanzig bis vier und zwanzig Kreuzer kosten; denn jede einzelne PostAdministration dieser drei Bezirke

wür-

würde weniger nicht als vier Kreuzer sich bezahlen lassen, da Wirtemberg allein acht nimmt.

Als noch die Briefe aus Oberschwaben, z. B. von Hechingen (auch von Lindau und Constanz) nach Hamburg, auf der ganzen Route *allein* von Taxis besorgt werden konnten, da kostete der einfache Brief, ganz frankirt, ungefähr 16 bis 18 Kreuzer. Jetzt kostet er wohl das Vierfache, weil er *sechs* verschiedene TerritorialPostbezirke durchlaufen muſs, den wirtembergischen, badischen (oder wirzburgischen) hessischen, frankfurtischen, westphälischen und französischen. Stünden nicht zufälligerweise drei dieser Bezirke (der badische, wie auch der wirzburgische, der hessische und frankfurtische) unter *einer* Administration, der taxischen, so würde das Porto noch höher seyn.

Wenn auch, bei längerer Erhaltung der taxischen Post in ihrer vorigen Ausdehnung, das Steigen der Preise der Dinge, besonders der ersten Lebensbedürfnisse, in der neuesten Zeit einige Erhöhung des PostTarifs nothwendig gemacht hätte, so hätte diese doch im Einzelnen nur sehr wenig betragen können und dürfen, so daſs sie mit der jetzigen Erhöhung nicht wäre zu vergleichen gewesen. Unlängst geschah in einer Zeitschrift *b*) der Vor-

b) Platon, Heft I (1809), Num. 3.

Vorschlag, zu Verminderung des hohen BriefPorto *Fuſs*Posten, statt der reitenden, einzuführen. Als ob die Grösse der Unterhaltungskosten, die Hauptursache des hohen Porto wäre! Und mit welcher Langsamkeit würde die Correspondenz durch FuſsPosten sich fortbewegen, zumal wenn die Felleisen, wie auf den meisten Hauptrouten nöthig wäre, wegen ihrer Schwere, von dem FuſsPostillon nicht könnten getragen, sondern auf einem Schiebkarren müſsten gefahren werden.

Für ein Packet, welches mit dem *Postwagen* von *Berlin* nach *Frankfurt am Main* gesendet wird, muſs jetzt *neunfach* verschiedenes Porto gezahlt werden: 1) preussisches, 2) königl. sächsisches, 3) kaiserl. franzosisches (zu Erfurt), 4) sachsen-weimarisches, 5) sachsen-gothaisches, 6) sachsen-weimarisches zu Eisenach, 7) königl. westphälisches, 8) groſsherzogl. hessisshes (taxisches), 9) groſsherzogl. frankfurtisches (taxisches). Die Adresse ist gewöhnlich so sehr mit Postzeichen und Ziffern beschmiert, daſs oft bei dem Nachrechnen und Dechiffriren nicht auf das Klare zu kommen ist. Lauft das Packet bis Basel, so ist das zu zahlende Porto *zwölffach* verschieden.

Die Vertheuerung der Correspondenz, durch Vervielfältigung der TerritorialPostbezirke, durch das

das hiedurch veranlafste öftere TransitoPorto, und durch die hohen Taxen, würde einigermasen dem Publikum vergolten, wenn bei dieser neuen Einrichtung und für den höhern Preis, die Correspondenz *sicherer* und *geschwinder* befördert würde. Weder das eine, noch das andere: vielmehr das Gegentheil! Dieses liegt in der Natur der Sache, und die tägliche Erfahrung bestätigt es. Je vielfacher und vielseitiger das Interesse der Politik und der Postanstalt ist, je öfter ein Brief *unspedirt*, *ausgewechselt*, *berechnet*, *controlirt* und *manipulirt* wird, und werden mufs, desto mehr Hindernisse für den sichern und schnellen Fortgang der Correspondenz. Auch fordert das individuelle Interesse jeder Postanstalt, so viel nur immer möglich, andern Posten die DurchgangsCorrespondenz auf allen Puncten zu entziehen, und die Briefe, ohne Rücksicht auf kürzern Weg und geschwindern Lauf, so weit es thunlich, *um den fremden Postbezirk herumzuführen* c), oder, bei einem unvermeidlichen Durch-

c) Seit Wirtemberg eigene Post errichtet und TransitoPorto gefordert hatte, wurden alle Briefe nach Augsburg, München, Salzburg, Tyrol, Regensburg, Wien, die aus Frankreich über Strafsburg, dann von Kehl, Rastatt, Carlsruhe u. s. w. kamen,

Durch - oder Eingang, die *EintrittsPuncte blofs nach eigener*, nicht des Publikums, *Convenienz* zu wählen. Eben dieses eigene Interesse verbietet, einer auswärtigen Postanstalt die *Durchfuhr verschlossener BriefPackete* oder *PostFelleisen* zu gestatten; es sey denn dafs man glaubt, dadurch Correspondenz herbeizuziehen, oder einen eben so wichtigen, oder noch wichtigern Durchgang inländischer Depeschen in fremden Postbezirken gewinnt. Wie schwer hält es nicht oft, bis zwei Postanstalten, bei CombinationsRecessen, über die wechselseitigen Eintritt - oder AustrittStationen für die Briefauswechslung sich verstehen!

Wel-

---

men, nicht auf dem *kürzern* Wege über Stuttgart geleitet, sondern auf dem *weitern* Wege über Heidelberg, Mergentheim, Blaufelden, Dünkelsbühl, Nördlingen, nach Augsburg, dann auch über Wirzburg nach Nürnberg, um das Wirtembergische herum geführt. Auf *dieser* Route war der längere Weg weit nicht die einzige Ursache der längern Verzögerung; die Post gieng auf solcher nur dreimal in der Woche, statt dafs auf der kürzern Route über Stuttgart, ein täglicher Postlauf ist. Endlich ward eine Uebereinkunft getroffen, dafs vom 1. Dec. 1810 an, verschlossene Briefpackete, von der badisch-taxischen Post zu Carls-

Welche *Umtriebe* und *Kosten*, bei dieser Zerstückelung und Vervielfältigung der TerritorialPost-Anstalten, wenn Jemand *Klage* führt! Klage z. B. über zu hohes Porto, über die jetzt so häufig vorkommende Verfälschung der FrancoNote auf der Adresse (indem solche von einer untreuen Hand entweder ganz vertilgt, oder durch einen Beisatz eingeschränkt wird, z. B. auf die Landesgrenze, oder auf einen andern Zwischenort), über ungebührenden FrancoZwang, über Brief- oder PacketErbrechung, über Veruntreuung, Zurückhaltung, Verwahrlosung, Verlust der Post anvertrauter recommen-

---

Carlsruhe und Heidelberg nach Baiern, und von der baierischen in das Badische, auf der wirtembergischen Post spedirt werden sollen, gegen bestimmte Vergütung nach dem Gewicht.

Eben so führte seither die grofsherzogl. bergische Post die Briefe von und nach Hamburg, aus und nach dem südlichen Teutschland, um den westphälischen Postbezirk herum, z. B. von Frankfurt über Uckerroth ($2\frac{1}{2}$ Stationen oberhalb Cöln), wo die Auswechslung mit der taxischen Post geschieht, über Düsseldorf, Münster, Bremen, nach Hamburg. — Die Briefe nach Holland, aus dem taxischen Postbezirk, gehen jetzt über Mainz, nicht mehr über den Westerwald, Düsseldorf und Cöln, wie noch bis 1811.

mendirter Briefe oder Packete, über Prellerei der Briefträger, Postpacker und Postillone, über Mifsbräuche bei Extraposten, u. d. m. Wie, wenn der Kläger oder Beschwerdeführer, in solchem Fall, den oben angezeigten neun- oder zwölffachen Stufengang der verschiedenen Postanstalten durchlaufen soll, um Recht zu suchen? Dann eröffnet sich vor ihm ein Labyrinth, aus welchem nur die Chikane des Schuldigen, nicht er, den Ausgang findet.

Selbst bei den verschiedenen TerritorialPosten unter taxischer Verwaltung, ist ein langweiliger Gang der Reclamationen jetzt unvermeidlich, da z. B. die badisch-taxische OberPostDirection nicht in den hessischen, die hessische nicht in den frankfurtischen, die frankfurtische nicht in den wirzburgtaxischen Postbezirk ihre Amtsgewalt erstrecken darf. Entschädigungs- oder ErsatzKlagen, die sonst binnen etlichen Wochen abgemacht wurden, erfordern jetzt einen Zeitraum von sechs, acht und mehreren Monaten. Was vordem von den Postbehörden selbst, meist schleunig, de simplici et plano, absque strepitu et figura judicii, polizeilich oder disciplinarisch, bisweilen blofs von Amtswegen, ohne Kosten für den Beschwerdeführer, untersucht und entschieden ward, mit Vorbehalt des Recurses an die richterliche Gewalt, fordert jetzt förmliche und kost-

kostspielige Processe vor den Landesgerichten, oft in mehreren Instanzen, und mufs allen Irrgängen des processualischen Formalismus preis gegeben, oder — was oft das räthlichste ist — ganz aufgegeben werden. Nur als Probe hier ein sehr einfacher, actenmäsiger Fall.

Ein Handelsjude giebt in Frankfurt auf den Postwagen ein Packet, sechzig Thaler werth, adressirt nach Uelzen bei Lüneburg. Es kommt nicht an. Die frankfurter Postbehörde läfst sogenannte Laufzettel ergehen. Es erfolgt keine Antwort. Das PostCommissariat zu Frankfurt wendet sich an die GeneralDirection der westphälischen Posten; mehrmal, bis endlich die Antwort kommt: "die Reclamation gehe sie nichts an, das Packet sey der westphälisch - hannöverischen Post übergeben worden." — Der Jude, des Herumweisens satt, erhebt nun förmliche Klage gegen das PostCommissariat zu Frankfurt, bei dem dortigen SchöffenAppellationsgericht. Ein weites Feld für die, der modernen Post-Technik, PostStatistik und PostSouverainetät wenig kundigen Advocaten! Des Klägers Federführer geht von dem Grundsatz aus, das Postamt des AufgabeOrtes müsse haften für die Postämter und Post-Expeditionen *aller* und *jeder* Postanstalten, deren Bezirk ein Packet bis zu dem Ort der Abgabe zu durch-

durchlaufen hat. Nichts weniger, erwiedert das Commissariat; selbst *eine* taxische TerritorialPostanstalt haftet nicht für eine *andere* taxische Territorial-Postanstalt, wieviel weniger für eine *ganz fremde!* Es kommt zu einem eben so weitläufigen als kostbaren Schriftwechsel, und, nach fast einjährigem Processiren, zu dem Urtheil: "da die grofsherzogl. frankfurtische Post über die richtige Ablieferung des Packets, an die königl. westphälische Post, sich ausgewiesen habe, so sey dieselbe von dem geforderten Ersatz freizusprechen, und habe Kläger sich an die westphälische Post zu halten." Mehr als funfzig Gulden Procefskosten waren schon vergeudet, und doppelt theuer schien dem Kläger guter Rath, ob er noch mehr aufwenden, und sich noch tiefer in die processualische Mäusefalle hineinwagen solle? Aber darüber war er mit sich einig, dafs er, mit seiner nunmehrigen, theuer erkauften Erfahrung, jetzt gewifs keinen Procefs über einen solchen Handel anfangen würde. — Man denke sich nun einen ähnlichen Fall, bei einem Gegenstand von weit grösserem Geldwerth, wo das Packet überdem etwa das bunte Stadium der oben erwähnten zwölffachen ganz verschiedenen Postanstalten, von Basel bis Berlin, zu durchlaufen gehabt hätte!

Kein

Kein Wunder, wenn, bei dieser vielfachen Postverwicklung, der Verkehr aller Art, welcher mittelst der Post statt haben sollte und könnte, jetzt so wenig gedeiht; wenn nicht blofs in Handel und Wandel, sondern auch in dem geistigen, literärischen, geselligen und freundschaftlichen Verkehr, sich allenthalben Spuren von auffallenden Rückschritten zeigen, die bei weitem nicht alle, und nicht in solchem Grad, auf Rechnung der grössern politischen Ereignisse dieser Zeit kommen; wenn besonders in den obern Rheingegenden so oft Klage geführt wird, über Verzögerung und Defecte, in den aus Nordteutschland mit der Post kommenden politischen, gelehrten und andern Tagblättern. Mag auch übertrieben seyn, was unlängst in einem Brief aus Gotha stand, dafs von drei, mit der Post an den Oberrhein von dort versendeten Packeten, jetzt gewöhnlich eines verloren gehe, so beweiset doch diese Aeusserung, dafs jener Fall nicht selten eintrete.

Wie grofs und vielfach, wie unübersehbar, der *Nachtheil* sey, der aus diesen Hindernissen, aus der Verminderung der Sicherheit und Geschwindigkeit der Correspondenz, aus der Vertheuerung des Porto, aus der Erschwerung und Minderung des Verkehrs aller Art mittelst der Post, für den *Staat* und

und *alle Staatsgenossen* ohne wesentlichen Vortheil für die Staatscasse, entspringt, ist oben vorläufig schon angedeutet, nun aber, nebst dem wahren *Staatsinteresse*, und dem, was Noth thut, genauer zu erörtern, indem der bessern Einsicht, dem Wohlwollen der Regierungen, der unparteyischen Prüfung der PostAdministrationen und des ganzen Publikums, nachstehende Bemerkungen mit Vertrauen und Zuversicht übergeben werden.

*

Staatswirthschaftlicher Gesichtspunct des Postwesens.

Bei der Post sollte, wie bei Künsten und Wissenschaften, ein *kosmopolitischer* Sinn, in seinem ganzen Umfang, gelten, allgemeiner Weltgeist walten. Mit schuldigem Wohlwollen gegen die Menschheit, sollte man sie behandeln und betrachten, als gehöre sie der ganzen cultivirten Welt an; denn in chaotischer Nacht liegt die Cultur, wo keine Post ist. Diese Idee fordert gebietend auf zu einer liberalen, nur der blossen Willkühr durch weise Gesetze entzogenen Behandlung. Wie unendlich heilbringend wäre die Post, würde sie allgemein als *Weltanstalt* behandelt! Indefs, lafst

sie uns hier vorerst nur aus dem Gesichtspunct einer *National*- und *Staatsanstalt* betrachten!

Die *Regalität* des Postwesens antasten, es der *PolizeiAufsicht* entziehen, — diesen Olymp wird hoffentlich heut zu Tage Niemand erstürmen wollen. Aber einer desto genauern Beleuchtung bedarf das Postwesen, von der *staatswirthschaftlichen Seite*. Von dieser betrachtet, mufs der unparteyische Beobachter einzig von dem *Zweck* ausgehen, welchen der Staat bei der Postanstalt vernünftigerweise haben kann.

Der Staat hat ein *unmittelbares Interesse*, dafs Briefe, Reisende und Sachen, die sich für den Post-Transport eignen, mit der Post *sicher*, *schnell* und *wohlfeil* befördert werden. Posten zu errichten, gebietet das StaatsInteresse, damit der *erlaubte Verkehr aller Art*, der commerzielle, der intellectuelle, literärische und artistische, der sittliche, freundschaftliche, weltbürgerliche, in dem ganzen Umfang des Staatsgebietes, und so weit die Menschheit reicht, *erleichtert* und *befördert* werde. Durch die Post sollen Verbal- und RealBestellungen, in dem gegebenen Raum, binnen der kürzesten Frist, für den möglichst wohlfeilen Preis gemacht werden.

Finanzgewinn, am wenigsten directer, kann, auf Seite des Staates, nie wahrer, wohlverstande-

ner

ner Hauptzweck der Postanstalt seyn. Ernten, durch unmittelbaren Finanzertrag, sollte der Staat bei der Post nie wollen. Gleich der Münze, sollte er sie als ein Feld betrachten, das er vor Verderben hüten und bearbeiten, auf dem er säen, die Saat pflegen, das Unkraut ausgäten muſs, auf dem er aber an unmittelbarer Ernte wenig mehr ansprechen, oder dulden darf, als den Betrag des nöthigen Aufwandes. Der wahre, wesentliche Gewinn für den Staat, ist *jenseit* der Post zu suchen; und gewiſs findet er sich da reichlich. Armselig ist auch der reichlichste directe Postertrag für die Staatscasse, im Verhältniſs zu dem indirecten Gewinn, welchen der Staat, in so vielfacher Hinsicht, dann aus der Postanstalt zieht, wenn er derselben eine möglichst liberale Behandlung angedeihen läſst. Nicht der Staatscasse wegen, nicht um der Postunternehmer willen, einzig für geistigen, geselligen und commerziellen Verkehr der Staats- und Weltbürger, und für Staatsverkehr, soll die Post existiren.

Wäre es möglich, wie in der Staats- und PrivatBuchhaltung, einen Zahlenbeweis über Debet und Credit zu führen, wie dieses in der laufenden Rechnung zwischen Staat und Postwesen, zwischen diesem und den Einzelnen, nach jeder ihrer Beziehungen, ohne Unterlaſs statt hat, so würden die

aller-

allermeisten Kameralisten erstaunen, über das neue, von ihnen nie geahnete Licht, das vor ihren Augen aufgienge; über die unermefslichen Vortheile, die aus liberaler, über die unsäglichen, nach Münzverhältnissen schlechterdings nicht zu berechnenden Nachtheile, die aus engherziger, auf klingendes, unmittelbares Plus und Minus abzweckender Behandlung des Postinstituts, für Staat und Menschheit unvermeidlich entstehen; über die Grösse des negativen Schadens, den eine ängstlich übertriebene Spannung des Postertrags dem Staat so vielfach, selbst in dem Staatseinkommen, zufügt; über die hohe Summe des Finanzgewinnes, der indirecte der Staatscasse durch die Postanstalt, bei liberaler Behandlung zugewendet, bei illiberaler entzogen wird. So gehört denn das Finanziren der Post, dieses Stützpunctes des öffentlichen Wohls, zu den unfrommen Finanzkünsten, die weder den Dank der Zeitgenossen erwerben, noch den Segen der Nachwelt.

*

In dem freien *Nordamerika*, welches dem freien Europa so glänzend vorleuchtet, ist das Postwesen so organisirt, dafs es nur wenig mehr einbringt, als kostet. — Als auf der *schweizer* Tagsatzung, in dem J. 1810, die Erhöhung der Postpreise in Vor-

Vorschlag kam, ward solche abgelehnt. Die Post hatte, laut der, der Tagsatzung vorgelegten Rechnungen, in dem RechnungsJahr von 1804 auf 1805, der Eidgenossenschaft einen Saldo von mehr nicht als 1,481 SchweizerFranken, d. i. 987 Gulden 20 Kreuzer, geliefert *d*). In dem Jänner 1811 äusserte indefs der französische Gesandte dem Landammann das Verlangen, dafs die zwischen Frankreich und der Schweiz bestehende PostConvention revidirt werden möge; seit 20 bis 30 Jahren hätten sich die Brieftaxen und der Münzfufs so wesentlich verändert, dafs dadurch neue Stipulationen nothwendig würden *e*). — In *Schweden* betrug, in dem Jahr 1753, der Ueberschufs von der Post nur 105,000 Daler

d) Ein TagsatzungsBeschlufs von 1803 erklärt die Post für ein Regal und Eigenthum eines jeden Cantons in dem Umfang seines Gebiets. Mehrere Cantone üben ihr Postregal durch eigene Verwaltung aus. Doch that Solothurn in dem Mai 1811 Vorschläge, an die Tagsatzung, für Centralisation des schweizerischen Postwesens.

e) Kreisschreiben des Landammanns an die Cantone vom 23. Jan. 1811. — Von den Grundsätzen, nach welchen man die Erneuerung der PostTractate mit Frankreich unterhandeln wollte, in dem April 1811, s. Allgemeine Zeit. 1811, 16. Apr. 1 Num. 106.

Daler Silbermünze *f*) oder 46,187 Gulden 41 Kreuzer rheinisch.

In dem ungeheuern *Rufsland*, das mehr denn zweimal so grofs ist, als ganz Europa, und gegen 42 Millionen Einwohner zählt, rentirte die Briefpost, in dem Jahr 1782 (bruto) mehr nicht als 896,562 Rubel g), welches, nach damaligem Werth des Rubels, ungefähr eben so viel Thaler beträgt, jeden zu einem Gulden 30 Kreuzer.

Das Briefporto in dem *Innern* von Rufsland ist sehr mäsig. In dem Jahr 1807 ward der Tarif sogar

---

f) Büschings Magazin, II. 368.

g) Meiners und Spittlers götting. histor. Magazin, VIII. 658. — Obige Angabe ist wahrscheinlich nur von dem *Bruto*Ertrag der Post zu verstehen. Denn in einem, aus Petersburg eingesandten Aufsatz von 1791 (in E. A. W. Zimmermanns Annalen der geogr. u. statist. Wissensch. I. Jahrg. 9. St. S. 257 f.) werden die Posteinkünfte des russischen Reichs, *nebst* noch *vierzehn* andern EinnahmeRubriken, worunter Stempelpapier, Charakter- und Patentsteuer, Strafgelder, Pachtgelder von Kronfischereien, Ländereien, Mühlen, Badstuben, Herbergen u. d., auf mehr nicht, als 1,400,000 Rubel angegeben, so dafs man schwerlich die *Hälfte* dieser Summe auf die Post rechnen kann.

sogar merklich *gemindert*, während man ihn in Teutschland fast überall beträchtlich erhöhete. Für einen Brief, ein ganzes Loth oder weniger schwer, von Petersburg nach Moscau, 100 Meilen weit, zahlte man, in dem Anfang der Regierung der Kaiserin Catharina, mehr nicht als 6 Kopecken, damals ungefähr 6 Kreuzer; von Petersburg nach Riga ungefähr 80 Meilen weit, 15 Kopecken, obgleich die Entfernung geringer ist, als nach Moscau. Späterhin kehrte man dieses Verhältnifs um, nach Riga 10, nach Moscau 15 Kopecken. Das war zwar, wenn man blofs die Entfernung in Erwägung zieht, consequent, aber der Verschiedenheit der LocalVerhältnisse doch nicht ganz angemessen, weil die Correspondenz nach Moscau und weiterhin, und die nach Riga und weiter, zum gröfsten Theil von ganz verschiedener Natur ist, und diejenige nach Moscau, der Erleichterung und Aufmunterung durch niedrige Posttaxe vorzüglich bedarf. Das ältere Mifsverhältnifs in dem Briefporto von *Riga*, gilt noch jetzt, bei Briefen von und nach dem *Auslande*. Erstlich mufs bei diesen in keiner Stadt Rufslands, ausser in Riga, das Porto mit dem schweren Albertsgeld bezahlt werden *h*). Sodann ist auch der Ansatz des Porto in Riga höher. Für einen Brief z. B.

h) So war es bis 1811.

z. B. aus Frankreich, zahlte man 1785 in *Riga* 107 Groschen Alberts, das heifst, nach dem damaligen RubelCurs zu 142 Kop. per Rthlr., 169 Kop. hingegen in *Petersburg*, 80 Meilen weiter, nur 118 Kop. Daher würde man in Riga Porto ersparen, wenn man seine Briefe aus Frankreich, nach Petersburg adressiren, so durch Riga laufen, dann aber von Petersburg nach Riga den Weg von 80 Meilen rückwärts, also im Ganzen einen Umweg von 158 Meilen machen liesse.

Zufolge eines kaiserlichen SpecialBefehls vom 17. April 1807, wird in Rufsland das *inländische* Porto jetzt nach folgendem gemindertem Tarif erhoben: für jedes Loth (das tarifmäsige Gewicht eines einfachen Briefes), in Entfernung eines Ortes von 1 bis 100 Wersten 6 Kopecken, 200 Werste 8 Kopecken, 300 W. 10 Kop., 400 W. 12 Kop., 500 W. 14 Kop. u. s. f. bis 1500 Werste; von 1501 bis 3000 Werste auf jede 100 Werste 1 Kopecke mehr *i*). Von 3100 Wersten bis auf die *weiteste* Ent-

i) Von 3000 Wersten zahlt ein einfacher Brief 49 Kopecken; vor 1807 hingegen 60 Kopecken. Auch stieg, nach dem vorigen Tarif, das Porto mit jeder Distanz von 100 Wersten um 2 Kopecken, für jedes Loth, bis zu den allerentferntesten Orten.

Entfernung im ganzen Reich (es giebt Distanzen von 6 bis 7000 Wersten), ist das Porto für jedes Loth mehr nicht, als 50 Kopecken. Die Distanzen sind also von 100 zu 100 Wersten, bis zu 3000 Wersten, und das tarifmäsige Maximum für *jede* Distanz über 3000 W., ist 50 Kopecken. Bis zu 1500 W. steigt das Porto mit jeder Distanz um 2 Kopecken, von 1500 bis 3000 Werste hingegen mit jeder Distanz nur um 1 Kopecke. — Für Versendung der Vollmachten, Wechsel, Leihbriefe und anderer Gelddocumente, wird das Porto der ordinären Briefe doppelt erhoben. Für Geld - und andere Packete von Werth, ist das Assecurationsgeld, auf eine Entfernung von 500 Wersten, ein halb pro Cent, über 500 Werste, ein pro Cent.

Auch nach dem *Ausland* ist das russische Porto nach Verhältnifs sehr mäsig, und das, was den fremden Posten zu ersetzen ist, nach Verhältnifs weit höher. In dem J. 1792, wo die Kopecke schon weniger werth war, als zu Anfang der Regierung der Kaiserin Catharina, (nämlich in Papier berechnet, denn die kupferne war noch die nämliche) zahlte

---

ten. Jetzt aber ist das Maximum 50 Kop. für das Loth, von jeder Distanz über 3000 Werste.

zahlte man für einen Brief, von einem Loth oder weniger, von Petersburg

bis Memel, über 100 Meilen weit, 45 Kopecken, vorher nur 36,
- Warschau 63 Kopecken,
- Danzig 72 - ,
- Berlin 90 - ,

nach Frankreich, franco Wesel, 111 Kopecken,
- Holland, franco Emmerich, 111 -
- Oberschlesien und Oestreich, franco Zuckmantel, 111 Kopecken,
- Italien, franco Trident, 147 Kopecken,
- der Schweitz, franco Rheinhausen, 141 Kopecken,
- Spanien, franco Maseyk, 126 Kopecken,
- England, franco Amsterdam, 123 Kopecken,
- Dänemark und Schweden, franco Hamburg, 105 Kopecken,
- Polen, franco Mietau, 18 Kop.
- Hessen, Schwaben, Pfalz u. a. Rheinländer, wie auch ins Elsafs, fr. Duderstadt, 111 Kop.
- Sachsen, franco Wittenberg, 102 Kop.
- der Lausitz, franco Baruth, 99 Kop.
- Mecklenburg, fr. Demmin, 90 Kop.
- Niederschlesien, fr. Grünberg, 90 Kop.

Postcurse hatte man damals in Petersburg vier: den moskauischen, rigischen, wiburgischen, archangelschen. Nachher kam noch der polnische hinzu, auf welchem in der Folge, als man mit Preussen eben nicht gut stand, Briefe nach Wien, und von da weiter, spedirt wurden.

In dem Sommer 1810 ward das Briefporto nach dem *Ausland* erhöht, so dafs jetzt z. B. ein einfacher Brief, d. h. bis zu einem Loth oder weniger schwer, von Petersburg nach Hamburg 2 Rubel 27 Kopecken kostet, doch nur in Papiergeld, daher dieses in Münze jetzt wenig über einen rheinischen Gulden beträgt. In dem J. 1792 kostete ein Brief von Petersburg bis Hamburg, ganz frankirt, 105 Kopecken, oder 1 Rubel 5 Kopecken. Um jene Zeit mochte der PapierRubel noch ungefähr 25 Stüver holländisch Courant (1 Gulden $17\frac{19}{28}$ Kreuzer) betragen. Im Anfang der jetzigen Regierung stieg er bis auf 28 Schillinge hamburger Banco (1 Gulden $31\frac{49}{221}$ Kreuzer), aber in dem Sommer 1810 stand er — auf $10\frac{1}{2}$ Schillinge hamburger Banco oder $33\frac{167}{221}$ Kreuzer, ja am 14. Sept. 1810 zu Petersburg nur auf $8\frac{7}{3}$ Schillinge hamburger Banco, das heifst $25\frac{145}{221}$ Kreuzer, und in diesem Augenblick sogar zwischen 7 und 8 Schillingen. Käme nun der Curs des Rubels wieder auf 28 Schillinge, so wäre das jetzi-

jetzige Porto von 2 Rubel 27 Kopecken sehr hoch. Dann würde aber auch der Tarif wahrscheinlich verhältnifsmäsig vermindert werden; denn die jetzige Erhöhung hat ohne Zweifel ihren Grund in dem Sinken des Papiergeldes, und weil ohne sie das AuslagePorto für die fremde Post nicht könnte bestritten werden.

Was die *russische Extrapost* (Postwagen oder Diligencen hat man dort nicht) betrifft, so ist das Reisen mit Extrapost nirgends wohlfeiler, als in Rufsland. Ein ExtraPostpferd kostet für die Werst (beinahe sieben Werste machen eine teutsche Meile) mehr nicht als zwei Kopeken. Einer meiner Freunde sendete vor zwölf Jahren einen HandlungsCommis von Riga nach Sarepta, unweit des caspischen Meeres, in der Statthalterschaft Astrachan, jetzt Saratow. Die ganze Reise mit zwei Pferden Extrapost hin und her ungefähr 4580 Werste (350 Werste mit eingerechnet, die nach den Colonien in der Gegend von Sarepta gemacht wurden) oder 660 teutsche Meilen, nebst Zehrung, acht Wochen lang, kostete wenig mehr als hundert holländische Ducaten. Doch mufs dort derjenige, welcher sich der Extrapost bedienen will, durch einen eigenen Pafs oder Befehl (Podoroshnoja) obrigkeitlich dazu autorisirt seyn.

Den

Den jährlichen reinen Ertrag der *östreichischen* erbländischen Post, berechnete man, nach dem StaatsInventar des wiener Hofes von 1770, auf 240,000 Gulden wiener Währung. Es ist dieses vermuthlich nur von den damaligen teutschen Erbstaaten zu verstehen, und auch mit Ausschlufs der damaligen östreichischen Niederlande, wo Taxis die Post hatte; denn in dem J. 1779 gab man den Ertrag aller Postgefälle, in der ganzen östreichischen Monarchie, auf 500,000 Gulden wiener Währung an *k*). In dem J. 1770 hatte die östreichische Post etwas mehr ertragen, 251,253 Gulden *l*).

Weit mehr, nach Verhältnifs, wird in *Dänemark* die Post finanzirt. Hier ertrug sie, um das Jahr 1768, 88,390 Rthlr., und in *Norwegen* 29,001 Rthlr. *m*). Doch sind dieses vermuthlich nur Summen des rohen Ertrags. Von dem Ertrag der Post, in *England*, *Frankreich* und *Preussen*, wird weiter unten die Rede seyn.

In dem jetzigen Königreich *Sachsen*, dessen sämmtliche Einkünfte man, in dem J. 1790, auf 7 Mill. 500,000 Thaler schätzte, war in dem J. 1778 der

k) Schlözers Briefwechsel, Heft XVI. S. 245.

l) Gilberts Handbuch für Reisende, I. 230. 214. 219.

m) Büschings Magazin, XVII. 200.

der BrutoErtrag der Post 100,950 Thaler *n*). Wenn gleich, nach Abzug der Verwaltungskosten, etwa nur 70,000 Thaler rein geblieben seyn mochten, so war doch auch diese Summe für einen Staat von solchem Umfang sehr beträchtlich, und man mufs den Erklärungsgrund hauptsächlich suchen in dem grössern Postverkehr, welchen der leipziger und naumburger Handel, und die inländischen Fabriken veranlassen.

Dennoch war damals (wahrscheinlich das inländische noch jetzt) das kursächsische *Porto*, im Verhältnifs zu etlichen der neuesten Posttaxen, sehr mäsig. Von Leipzig z. B. bezahlte man für einen einfachen Brief nach allen inländischen Orten, unter 13 Meilen, einen Groschen; nach Hamburg, Lübeck, Braunschweig, Nürnberg, 2 Groschen, nach Berlin $2\frac{1}{2}$ Gr., nach Cassel, Bremen, Wien, 3 Gr., nach Breslau 4 Gr., nach Trient und Amsterdam 5 Gr., nach Danzig $6\frac{1}{2}$ Gr., nach Königsberg $7\frac{1}{2}$, nach Memel $9\frac{1}{2}$ Gr., alles franco ganz. Für *einfach* galten Briefe, die einen ganzen Bogen in Folio enthielten. War ein versiegelter Brief darin, so zahlte man über obige Taxe noch die Hälfte. Für *Briefpackete*,

n) Nach dem authentischen FinanzEtat, in v. Fischbachs hist. polit. militär. Beiträgen, Th. III. B. 2. S. 647.

te, die auf etliche Loth anliefen, ward von jedem Loth so viel bezahlt, als für einen einfachen Brief. Briefe und deren Inlagen, so bis 3 Loth wogen, und im Lande blieben, wurden mit $1\frac{1}{2}$ Gr. ganz bezahlt.

Auf dem *Postwagen*, zahlte ein *Passagier* für die Meile 5 Gr. ($22\frac{1}{2}$ Kreuzer); ein Packet mit *Geld*, 100 Thaler Current, auf 3 Meilen 2 Gr., auf 6 M. 3 Gr., auf 9 M. 4 Gr., auf 12 M. 5 Gr., auf 15 M. 6 Gr., auf 18 M. 7 Gr., auf 21 M. 8 Gr., auf 24 M. 9 Gr., auf 27 M. 10 Gr., auf 30 Meilen 12 Groschen oder 54 Kreuzer. *Gold*, *Juwelen* und andere *Pretiosa* von solchem Werth, zahlten nur die Hälfte. *Kaufmannswaaren* bezahlten, funfzig Pfund, auf 6 Meilen 14 Gr. (1 Fl. 3 Kr.), auf 21 Meilen 2 Thlr. (3 Fl. 36 Kr.), auf 30 M. 3 Thlr. 3 Gr. (5 Fl. $37\frac{1}{2}$ Kr.); hundert Pfund auf 6 Meilen 1 Thlr. (1 Fl. 48 Kr.), auf 21 M. 3 Thlr. 6 Gr., auf 30 M. 5 Thlr. 4 Gr. (9 Fl. 18 Kr.). Ein *ExtraPostpferd* 8 Gr. auf die Meile, eine *Estafette* auf die Meile 12 Gr. (54 Kreuzer), mit Einschlufs der Expeditionsgebühren.

Ausser dem Postwagen, waren in dem Konigreich Sachsen noch gar manche ordinäre *Landkutschen* für Passagiere und Packete eingeführt, z. B. zu Leipzig die dresdner Kutsche, die gelbe oder braunschweig-hamburgische Kutsche, die altenburger,

ger, erfurter, geraer, hallische, hamburger, magdeburger, merseburger, nürnberger, torgauer, und wittenberger Landkutsche; ferner *ordinäre Fuhrleute*, z. B. annaberger, augsburger, freyberger, hohensteiner, lösnitzer, olbernhauer, peniger, schneeberger, wiesenthaler, zeitzer und zwickauer; und eine Menge Amts- und andere ordinäre *Boten*. Die weise und staatswirthschaftlich kluge Regierung übte keinen Postzwang, sondern begünstigte vielmehr das Nebenpost- und Botenwesen, für Briefe, Packete und Reisende.

*

Weder als Gewerbwucher der Unternehmer, noch als unmittelbare Quelle der StaatsFinanzen, ist die Post zu behandeln.

Es ist eben so gerecht als billig, dafs der unvermeidliche Aufwand der Postanstalt nicht aus der Staatscasse bestritten, auch nicht, dafs defshalb eine allgemeine Poststeuer, wie eine Militärsteuer, den Staatsgenossen aufgelegt, sondern dafs jener Aufwand von denen allein getragen werde, denen er unmittelbar vortheilhaft ist. Aber ungerecht und unbillig wäre es, wenn die Postanstalt zum Vorwand

wand einer *drückenden, einseitigen Auflage*, oder zum Deckmantel eines *Gewerbwuchers* gewählt würde. Unpolitisch und pflichtwidrig wäre es, wenn durch eine, über Noth und Gebühr kostspielige Posteinrichtung, wenn durch zu hohes Porto, der Nation eines der allerwichtigsten Mittel ihres Wohlseyns und Wohlstandes, ihrer intellectuellen, sittlichen und physischen Veredlung, ihres schuldlosen, freundschaftlichen und weltbürgerlichen Verkehrs, ihrer untadelhaften Wirksamkeit, ohne Noth beschränkt, und selbst der unentbehrliche Gebrauch desselben verbittert würde.

"In der That", sagt Bergius o), "sind die Posten nichts anders, als eine Polizeianstalt zur Bequemlichkeit des gemeinen Wesens und Beförderung der Commerzien und Gewerbe. . . . Die Grundregel des ganzen Postwesens, auf welche diese gesammte Anstalt gegründet werden mufs, und worauf alle dessen Verfassungen, Einrichtungen und Gesetze, als auf ihren Mittelpunct, gerichtet seyn müssen, ist die *Bequemlichkeit des Publicums.* Die *Einkünfte*, so durch eine wirthschaftliche Einrichtung und Ersparung aus dem Postwesen gezogen wer-

o) Polizei- und CameralMagazin, Bd. VII. S. 149. 161. u. 162.

werden, können nur ein *Nebenzweck* seyn, welcher nie über den Hauptzweck und die Natur der Sache die Oberhand gewinnen mufs . . . . . Die Regel von der Vermehrung der Einkünfte mufs daher bei dem Postwesen zwar nicht ausser Augen gesetzt werden; sie kann aber niemals die Hauptgrundregel seyn. Sobald die Vermehrung der Einkünfte mit dem wesentlichen Endzweck der Posten, der Bequemlichkeit des Publicums, in Collision kommt; so bald die Vermehrung der Einkünfte mit der Unbequemlichkeit des Publicums und dem Nachtheil der Commercien und Gewerbe verbunden ist; so mufs die Regel von Vermehrung der Einkünfte nachstehen, und die Bequemlichkeit des Publicums als die wahre Hauptgrundregel, mufs den Vorzug haben. Wollte man die Sache *umkehren*; und die Posteinkünfte zu dem Hauptzweck setzen, die Bequemlichkeit des Publicums aber, und die Beförderung der Commercien und Gewerbe, als einen blossen Nebenzweck ansehen; so würde es eine sehr eitele Erwartung seyn, die Posteinkünfte zu vermehren. Man würde bald erfahren, dafs die Posten alsdann viel weniger gebraucht werden: und wenn die üble Einrichtung des Postwesens die Commercien und Gewerbe schwächte; so würden, durch die allernatürlichste Folge, auch die Posteinkünfte

künfte verringert werden. Dahingegen, wenn alle Einrichtungen und Maasregeln bei dem Postwesen hauptsächlich auf ihren wesentlichen Endzweck, nemlich auf die Bequemlichkeit des Publicums und die Beförderung der Commercien und Gewerbe, gerichtet sind; so wird auch dadurch der Nebenzweck von Vermehrung der Einkünfte erreicht. Je mehr die Posten gebraucht werden, je blühender die Gewerbe sind, desto mehr werden auch die Posteinkünfte wachsen". So, schon vor vielen Jahren, Bergius!

Die Kurzsichtigkeit will ernten, wo die Einsicht nur säet. Friedrich baute Häuser und verschenkte sie; er gab Vorschüsse, unverzinsbar, an Gewerbleute und Landwirthe, er trocknete Moräste aus, liefs Canäle graben, und dämmte Flüsse ein. Sichtbar trachtete der grosse König nicht nach directem Finanzgewinn, und doch berechnete der Scharfblick dieses strengen Staatswirthes gewifs auch hier den Vortheil des Staates eben so sicher, als reichlich. Friedrich handelte als Staatswirth, nicht als Kameralist in dem gewöhnlichen Sinn. Dieser betrachtet und behandelt auch die Post blofs als *geldbringendes* Regal, nicht als *nützliches* in dem Sinn der Staatsweisheit. Nur unter dem Gesichtspunct eines Mittels, die Staatscasse zu füllen,

ist

ist sie ihm wichtig, nach seinem Canon: lucri bonus odorere qualibet. Aber er bedenkt nicht, dafs zweimal zwei nicht immer vier, sondern oft nur *eins* macht. Indem er *nur* die Geldeinnahme ins Auge fafst, beengt er seinen Gesichtskreis; wie denn überhaupt der blosse Kameralist nicht hoch genug steht, um das weitgreifende Postwesen zu übersehen.

— Das Postwesen, zumal nach seinen höhern Beziehungen, kommt nicht in jeder Werkstatt vor. In dem gewöhnlichen StudienCurs, in dem engen Kreise der Studierstube, und aus Büchern, ist von dieser rein practischen, viel umfassenden Anstalt wenig zu lernen; denn noch fehlt für diese terra incognita ein PostFlavius *p*), und selbst dem Fleifs und

p) Die Ankündigung eines Werkes dieser Art, geschah vor etlichen Jahren, von einem Sachkundigen, in einer kleinen Schrift unter dem Titel: Ueber PostNotizen (Baireuth 1808, 48 S. gr. 8.), worin eine systematische Uebersicht des Inhaltes (Rubriken) gegeben ward. Es scheint aber die angebotene Subscription den gewünschten Fortgang noch nicht gehabt zu haben. Lang giebt in der Postverwaltung den Canon: ne nominetur inter vos. — *Baiern* besitzt seit 1810 ein Werk, welches die meisten der obigen Forderungen erfüllt, das Posthandbuch für Baiern.

und Forschungsgeist unserer Statistiker ist dieser Gegenstand fast entgangen. In dem Publikum herrschen meist dunkle, einseitige, fragmentarische, oder unrichtige, schwankende, überspannte Begriffe von dem Postinstitut. Das ganze Verhältnifs der Postgesetzgebung, der Postpolitik, Poststatistik, Postgeographie und Posttechnologie zu der Welt, zu den Staaten, zu den Einzelnen, mufs man übersehen können, um den wahren Gesichtspunct des Postwesens zu fassen. Unbedachtsam und stümperhaft, wohl gar aus unlauterem Antrieb, hineingreifen, heifst die Lebenskraft des Staates antasten. Dem Kameralisten, nicht dem wahren Staatsmann, ist politische und technische Unkunde, Halbheit und Einseitigkeit hier zu verzeihen; und wenn, welches Gott verhüte, wahr wäre, was unlängst ein Mann von Einsicht und Erfahrung q) äusserte, "dafs es lasse, als ob alle Regierungen zu Mifsgrif-"fen in den Finanzen verdammt seyen", so käme es blofs auf Rechnung jener Unkunde und Einseitigkeit; wie denn überhaupt mit den objectiven Hindernissen der Finanzverbesserung weit leichter fertig zu werden ist, als mit den subjectiven.

Der Staatsweise überblickt das Ganze; er berechnet *alle* Kräfte des Staates, nicht blofs die materiellen,

q) v. Eggers Reise, III. 195.

riellen, welche sich zählen, und tabellenmäsig verzeichnen lassen; er gründet das Wohl des Staates in dem Wohlseyn seiner Bürger, nicht in dem augenblicklichen Ertrag der Finanzen; er kennt zu gut die heilsamen politischen Folgen des bürgerlichen Wohlseyns der Staatsgenossen, um nicht die Quellen desselben aufzusuchen und zu achten. Er weifs aber auch, dafs das weiseste, liberalste VerwaltungsSystem zur unfruchtbaren Maschine herabgewürdigt wird, durch engherzige, übel geleitete, in enger Rennbahn dressirte StaatsTagelöhner. Solche, wenn sie gleich auch den Namen Staatsdiener führen, mögen, an sich nothwendig und nützlich, in abgemessenen Stunden figuriren; aber in Gegenständen der höhern Staatskunst, zu deren Beurtheilung mehr gehört, als gutes Sitzfleisch, sollte eine Stimme ihnen nirgend eingeräumt werden.

Unter dem Namen der Finanzwissenschaft versteht der ächte Staatswirth nicht blofs, sondern er übt auch die Kunst, Nationalwohlstand zu schaffen, und durch Verstärkung der Nationalkräfte die aufgelegte Last leicht zu machen: nicht die Kunst des blossen Speculirens auf den Geldbeutel der Unterthanen. Aber die Intelligenz, welche den Finanzen eines Staates würdig vorsteht, ist kein gemeines Geschenk der Natur. Die Sully und Colberte

sind

sind überall nur seltene, die Handwerksmänner desto häufigere Erscheinungen. Der richtige Ueberblick, die Berechnung der Verwickelung aller gesellschaftlichen Verhältnisse, dieser millionenfachen Beziehungen, kann nur das Werk des Genies, eine menschenfreundliche Benutzung der finanziellen Nationalkräfte, nur dasjenige des Gemüths, des redlichen Edelmuths seyn, der auch dann nicht sich verläugnet, wenn das Ausserordentliche der Umstände in eine excentrische Bahn nöthigt.

Das Geheimniſs der ächten Finanzkunst liegt in Erweckung und Erhaltung der Lebenswärme emsiger Thätigkeit, nicht in Zahlen und todtem Metall. Nicht der Ertrag einzelner EinnahmeRubriken, sondern der *ganze*, dauerhafte Ertrag der Staatsanstalt, und seine Uebereinstimmung mit den höhern Beziehungen der Staatsverbindung, bewährt die Güte des FinanzSystems. Ein Landwirth würde die Einnahme für verkauftes Heu, durch Minderung des Viehstandes *erhöhen*, und eben dadurch den Ertrag des Gutes im Ganzen binnen wenig Jahren *vermindern*. Denn der Ertrag aller Grundstücke, die des Dunges bedürfen, würde sich vermindern, und eben so der Vortheil von verkauften, oder für eigenen Verbrauch geschlachtetem Vieh. Der *Gewinn* auf der einen Seite, hätte demnach

einen

einen desto grössern *Verlust* auf der andern zur Folge. Jenem zu entsagen, um diesem zu entgehen, würde die gemeinste Hausklugheit entscheidend rathen.

Nicht anders, lehrt die Staatsklugheit, ist es mit der Post. Während der Staat auf der einen Seite gewinnt durch Erhöhung der Postpreise, — gleichviel, ob er solche veranlafst durch zu hohe Besteuerung des PrivatPostgewerbes, oder durch Gewinnsucht bei Benutzung eines sich beigelegten Postmonopols — verliert er zehnfach auf der andern Seite, durch Minderung des auch für die Staats-Casse einträglichen, und in anderer Beziehung noch unendlich wichtigern Verkehrs aller Art, wozu die Post das beste und wirksamste Vehikel ist. So viele andere EinnahmeRubriken müssen den erhöhten Ertrag der PostRubrik so merkbar entgelten, dafs dem ächten Staatswirth, was zu thun sey, fürwahr keinen Augenblick räthselhaft bleiben kann.

Lieferte aber auch, was keineswegs der Fall ist, eine erzwungene oder erkünstelte Grösse des Postertrags, nebst dem PostIsolirungsSystem, reinen, wahren, dauerhaften Gewinn für die Staatscasse, so wäre die Nützlichkeit jener Erhöhung des Ertrags für die höheren Zwecke des Staates, damit noch keineswegs ausser Zweifel gesetzt. Was der Staats-

casse,

casse, dem StaatsGeldkasten, unmittelbar nützlich ist, erscheint darum noch nicht gerechtfertigt vor dem Richterstuhl der ächten Politik. Tadellos ist das KameralInteresse nur dann, wenn es höhern Absichten zusagt, die man der Staatsgewalt, als einer Intelligenz, zutrauen mufs. Ist Liberalität und Popularität der Regierung, ist sittliche, geistige und artistische Cultur der Staatsgenossen, ist das Gedeihen der Handlung und aller andern Gewerbe, ist Gemeinsinn, Vaterlandsliebe und Anhänglichkeit an den Regenten, die auf das Gefühl des Wohlbehagens in dem Staatsgebiete sich gründet, ist der Inbegriff aller Verhältnisse der in Gesellschaft lebenden Menschen, kein Gegenstand, den die Staatsweisheit in die Wage legen mufs, wenn sie Finanzoperationen prüft?

Nun ist aber die Post für alle jene Staatsvortheile, nach dem heutigen Standpunct der europäischen Menschheit, unentbehrlich. Je bereitwilliger, je wohlfeiler sie ihnen dient, desto mehr werden sie befördert: aber auch umgekehrt. Und was sollte man von einer Politik halten, die der Regierung, im Verhältnifs zu ihren eigenen Unterthanen, erlaubt, *Selbst* Vorschriften zu übertreten, welche das ewige Gesetz der natürlichen Billigkeit unter Privatpersonen einführt? Vorschriften, deren Uebertretung

tretung die Regierung gewifs keinem Privatmann gestatten würde? Sie verbietet, aus den erheblichsten Polizeigründen, den Zinswucher, und handhabt das Verbot. Sie wacht, dafs Handwerker und andere gewerbtreibende Personen keinen übermäsigen Handwerks- oder Marktpreis eigenmächtig festsetzen. Und doch wollte sie Selbst, bei der *Post*, einem der gemeinnützigsten und allgemeinsten, einem unentbehrlichen, in das bürgerliche Leben und den gesellschaftlichen Zustand unaufhörlich so tief eingreifenden Gewerbe, diesem gröfsten, über das In- und Ausland sich verbreitenden Speditionshandel, zu dem Gegentheil sich für berechtigt halten, indem sie nicht blofs sich zum Monopolisten erhebt, sondern auch auf ihren Zwangposten unmäsige Preise festsetzt?

Die augenblickliche Lage der Politik, besonders das neue ContinentalSystem, ist es weit nicht allein, auf deren Rechnung die Dürre kommt, welche jetzt — des grossen Kaisers eigene officielle, öffentliche Thätigkeit abgerechnet — in den politischen Tagblättern so auffallend herrscht. Es giebt, in den mannichfaltigen Verkettungen des Lebens, in den vielfach gestalteten Regionen menschlicher Thätigkeit, auf dem noch immer grossen und stark erleuchteten Schauplatze des teutschen Vaterlandes,

tau-

tausend merkwürdige Erscheinungen des Tages, welche der Beobachter auffafst, und gern, auf dem kürzesten Wege, den Zeitgenossen zu ihrer Belehrung oder Unterhaltung mittheilt. Kein orbilischer Censor wäre der öffentlichen Mittheilung entgegen. Aber, um sie einem viel gelesenen Tagblatt — für ein anderes erachtet der bessere Theil der Beobachter sie oft nicht der Mühe der Aufzeichnung und des Einsendens werth — zu widmen, um sie in eine der hamburger Zeitungen, in die allgemeine Zeitung, in das politische Journal, in den allgemeinen Anzeiger der Teutschen, u. d., einzurücken, mufs die Nachricht drei, vier und mehr, nicht allerseits unbedenkliche PostRegionen durchwandern, der freigebige Einsender soll, bei dem nicht selten gezwungenen Franco, seine Liberalität der Post noch obendrein theuer verzollen, der Unternehmer des gemeinnützlichen Blattes sieht die, für auszeichnende Güte des Blattes unentbehrliche, ausgebreitete Correspondenz, ausser dem hie und da zu zahlenden Honorar, mit so schwerem Porto auf allen Seiten belastet, dafs die Unternehmung in mercantilischer Hinsicht nicht bestehen könnte, wollte man sich nicht auf blosses Abschreiben anderer Tagblätter, und auf eine blofs zufällige, wohlfeile OriginalCorrespondenz beschränken. Es kann sonach

nicht

nicht fehlen, dafs Beobachter und Correspondenten, Unternehmer und Redactoren, mit jedem Tage stumpfer und gleichgültiger werden, dafs die, gerade für diese Art des CulturGewerbes, und für die BildungsFortschritte der Menge unentbehrliche, einer täglichen neuen Belebung bedürfende Regsamkeit allmählich erstirbt, und mit ihr eine der wichtigsten Quellen der Cultur und des warmen Nationalsinnes, wo nicht versiegt, doch immer sparsamer rinnt. So ist es denn kein Wunder, dafs jetzt die Redactionen der für die Geschichte des Tages bestimmten Blätter, gegen ihren Wunsch und Willen, oft nur wie um Taglohn zu arbeiten scheinen.

Die Post ist — man kann es nicht oft genug wiederholen — nebst dem Geld, der Schreib - und Buchdruckerkunst, das wichtigste Verkehrmittel für alle Verhältnisse, die sich nicht auf engen Raum beschränken. Sie ist eines der kräftigsten Mittel zur Beförderung des allgemeinen Wohlstandes, auf den man ganz vorzüglich mufs rechnen können, wenn der Staat in Verlegenheit kommt. Durch sie allein kann der Teutsche in den Stand gesetzt werden, in jedem Winkel seines Vaterlandes binnen wenig Wochen einen practisch wichtigen Vernunftschlufs zu machen, wozu der eine Vordersatz aus Lissabon oder Neapel, der andere aus Petersburg oder

Moscau

Moscau geholt werden mufs. Ihr zum grossen Theil hat man es zu danken, wenn teutscher Sprachgenossen Literatur und Gemeinsinn, unter tobenden Wogen der Zeit, durch alle politischen Drangsale und Erschütterungen nur gelähmt, nicht niedergedrückt ward. Durch sie ward in allen Welttheilen von Teutschland aus, ein allgemeines öffentliches Correspondenzblatt, der weltberühmte *hamburger unparteyische Correspondent*, verbreitet. Von dieser UniversalZeitung, einem Verlagseigenthum der Grundischen Erben, die nun bald ein Jahrhundert seit ihrer Entstehung zählt r), wurden seit mehr denn 30 Jahren posttäglich über 20,000 Exemplare, ja einst, in den 1790ger Jahren, unter des sel. Leisters Redaction, sogar 30,000 versendet; sie ward zu gleicher Zeit auf zwölf verschiedenen Pressen Tag und Nacht gedruckt. Aber nirgend zeigt sich auch wohl, an einem einzelnen Beispiel, die niederschlagende, lähmende Kraft des PostIsolirungs- und VertheuerungsSystems handgreiflicher, als an die-

r) Der Correspondent ward zuerst gedruckt 1712 zu Schiffbeck im Holsteinischen. Er hörte wieder auf 1714, ward wieder angefangen im Apr. 1721, und noch 10 Jahre in Schiffbeck fortgesetzt, bis er von 1731 an ununterbrochen in Hamburg erschien.

diesem gelesensten Blatt, dem nur etwa das pariser Journal de l'Empire in dem Absatz, doch nicht an innerem Gehalt, gleich kommt. Seit 1807, das heifst, seit den neuesten teutschen Postveränderungen, bis in das Jahr 1810, hatte der Absatz des unparteyischen Correspondenten sich *um die Hälfte* vermindert! . . .

Frankreich giebt ein rühmliches Beispiel durch Erleichterung der Versendung *gedruckter Sachen* mit der Briefpost. Für gedruckte Zeitungen, unter Kreuzband (sous bande), zahlt man von dem Bogen, in dem Inland vier, nach dem Ausland acht Centimes. Für andere gedruckte Sachen unter Kreuzband, ist das inländische Porto überhaupt auf fünf Centimes, für das Ausland doppelt so hoch gesetzt. Alle müssen bei der Aufgabe frankirt werden. Frankirung in das Ausland, hat nur bei Versendungen nach solchen Staaten statt, wo man gegenseitig, hin- und herwärts, die Briefe frankiren kann. Auch in dem Grofsherzogthum Berg, in Westphalen und Baiern, ist eine ähnliche, oben schon angeführte, Einrichtung getroffen.

Wollte man Prefs- und Postzwang, nebst Papiergeld, übermäsigen Staatsschulden, gezwungenen Anleihen und Lotterien, — recht consequent, und bis auf einen gewissen Grad, ein- und durchführen,

ren, wollte man die SchreibpapierFabrikation, wenigstens den Schreibpapierhandel monopolisiren, oder doch ihn und den Buchhandel mit hohen Taxen belegen, etwa auch die Buchdruckerei für KammerRegie erklären, fürwahr der Teutsche würde, ehe eine Generation vergienge, dem Teutschen fremd, so fremd, als er bisher dem Spanier und dem Russen war, die Männer der Nation hörten auf Weltbürger zu seyn, sie verwandelten sich in Menschen von wenigen Quadratmeilen, die Einsicht verkröche sich unfruchtbar, und unbemerkt in Winkel, es schliche sich, wenigstens theilweise, eine Art von MediumävumsBarbarei ein, ohne die Vortheile des Mittelalters, und die Post schadete dem intellectuellen und Handelsverkehr mehr, als die Schnapphanerei der Fehdezeit.

Dennoch wird und kann es in dem Plan keiner teutschen Regierung liegen, einen Rückfall der Nation zu veranlassen, um Blindheit und Barbarei zu verewigen. Sie kann nicht wollen Schwierigkeiten in den Weg legen, dafs der gesunkene Wohlstand zurückkehre, dafs die Einwohner des Staates — Menschen — einander Nachrichten, Sachen, oder Personen schicken, nicht wollen, dafs sie nicht in Verbindung leben, das heifst, Wilde seyen.

Soll denn, in dem Streit über die Einrichtung und Verwaltung des Postgewerbes, der directe Ertrag für die StaatsCasse, — oder die Beförderung des Wohls, nicht blofs der Nation, sondern der Menschheit, entscheiden? Sollen die klingenden Argumente die Oberhand haben über die nichtklingenden, die mit Zahl, Maas und Gewicht nicht mefsbar, und eben darum unschätzbar sind? Will der Staat, in dieser wichtigsten Angelegenheit, sich leiten und bestimmen lassen, durch zu erkobernden Gewinn von etlichen Tonnen Goldes? Oder wird er durch ein völlig reines Interesse, und selbst durch eine richtig calculirende Hausklugheit sich beherrschen lassen, die willig einem Geldgewinn entsagt, wenn diese Entsagung durch höhere Vortheile überwiegend vergolten wird?

*

Nicht von der Grösse der Taxe, hängt die Grösse des reinen PostErtrags vorzüglich ab.

Ist die Maxime, die Postanstalt entweder als Gewerbwucher der Unternehmer, oder als unmittelbare Quelle der StaatsFinanzen zu behandeln, an sich schon schädlich und dem wahren Staatsinter-

esse

esse zuwider, so wird sie es in der Ausübung noch weit mehr, so bald man in der Postverwaltung von dem Grundsatz ausgeht, die *Grösse des reinen Ertrags* hänge vorzüglich ab von der *Grösse der Posttaxe*, von einem hohen Tarif. Indefs wäre der Schaden, welcher durch diesen unwahren Grundsatz der *Staatscasse unmittelbar* zuwächst, am wenigsten zu bedauern. Der Nachtheil, welcher durch ihn dem Ganzen und den Einzelnen in anderer Hinsicht unvermeidlich und unwiederbringlich zugefügt wird, ist ungleich wichtiger; er ist so vielseitig und von solcher Art, dafs er nach Geldbetrag nicht kann geschätzt werden. Es wird nöthig seyn, dieses zu zeigen, und zugleich darzuthun, wie falsch *der* rechnet, welcher von einer hohen Posttaxe auf hohen Ertrag schliefst.

Die Natur der Sache und die Erfahrung lehrt, dafs der Ertrag der Posten bestimmt werde, theils durch *gute Einrichtung* und *wirthschaftliche Verwaltung* des Postwesens, theils durch die *Menge* der Briefe und Packete, *nicht* durch *hohen Tarif*. Die Erfahrung gab mehrmal schon die Lehre, dafs Erhöhung des Porto, Minderung der Einnahme zur Folge hatte. Sie lehrte, dafs bei mäsigerem Porto die Posteinkünfte von Tage zu Tage sich mehrten, dafs bei erhöheten Postpreisen sie sich zusehends

minderten. Auch England, das in Absicht auf Aufmunterung des Handels, auf Bankanstalten, auf Wissenschaft des Credits und der Auflagen, mit einem Wort, in Ansehung der Finanzen, so merkwürdige Beispiele aufstellt, sucht und findet seinen Postertrag nicht in hohem Tarif, sondern in der ungeheuern Menge der Briefe, die dort gewechselt werden.

Minderte indefs der reine Ertrag der Post, nach Erhöhung des Porto, sich *nicht*, sondern erhielt sich derselbe auf der *vorigen* Höhe, so wäre auch dieses schon ein schlimmes Sympton. Es würde unwidersprechlich beweisen, dafs die Correspondenz, folglich der Verkehr der Staatseinwohner sich gemindert habe, und dieses kann in der Regel nicht statt haben, ohne Minderung des Nationalglücks, die um so empfindlicher ist, je mehr andere widrige Ereignisse, besonders unter Geburtsschmerzen politischer Umwälzungen, hinzutreten.

Man irrt sehr, wenn man glaubt, das Publicum lasse, durch Erhöhung der Brieftaxe, bei unverändertem, oder nicht merklich verändertem Preise der ersten Lebensbedürfnisse, sich in der Correspondenz nicht einschränken. Die Erfahrung hat das Gegentheil allenthalben bestätigt, wie alle aufmerksamen Postbeamten, selbst bei einer mäsigen

Erhö-

Erhöhung des Tarifs werden bemerkt haben. Man kann mit Zuversicht annehmen, dafs auf 100,000 Briefe, die in dem sechzehnten Jahrhundert in Teutschland in einem bestimmten Zeitraum gewechselt wurden, um das Jahr 1790 weit über eine Million zu rechnen seyen, *jetzt* vielleicht nicht 600,000, und, wenn es mit dem Postwesen so fortgeht, bald vielleicht nicht 400,000. Beweiset dieses, dafs Verkehr und Cultur aller Art, dafs Frohsinn, Wohlbehagen, überhaupt Nationalglück, im Steigen seyen?

Die *nothwendige*, die *unentbehrliche* Correspondenz in Staats-, Handels-, literarischen und andern Geschäftsverhältnissen — auch Liebesbriefe und manche Klatschbriefe gehören zu diesem Artikel —, wird allerdings, nach wie vor, auch mit der Post statt haben; doch nicht mehr in derselben Menge, sondern etwa nur ein grosser Theil derselben. Für einen andern Theil wird das Publicum andere Auswege suchen und finden.

Auch werden viele von Zeit zu Zeit mehrere der nothwendigen Briefe, so viel möglich, in Einen zusammenzuziehen zu suchen; sie werden seltenere, aber längere Briefe schreiben. Freunde, die sonst einen regelmäsigen Briefwechsel führten, werden sich in Tagebüchern mit einander unterhalten,

und

und diese einander in längeren Zeitfristen, durch Gelegenheit, oder mit dem Postwagen senden, und so die Flamme der Freundschaft zu erhalten suchen. Gelehrte und Gewerbleute haben oft mehrere Briefe an *einen* Ort zu senden, die keine Geheimnisse enthalten, wenigstens nicht für gewisse Personen, denen sie sich anvertrauen wollen. Wenn nun sie, allein, oder in Verbindung mit mehreren Freunden ihrer Gegend oder Stadt, jeden solcher Briefe auf ein halbes OctavBlättchen schreiben — wie es die Buchhändler bei ihren Handlunglungsbriefen schon in Gewohnheit haben —, und acht, zwölf, sechzehn, oder mehr solcher Blättchen des feinsten Papiers in *eine* Briefdecke zusammenpacken, und an einen Handels- oder andern Freund desselben Ortes, zu dortiger Vertheilung dieser Briefblättchen an ihre Adressen, senden, so wird viel Porto erspart, und der Post entgeht beträchtliche Einnahme.

Ein nicht unbeträchtlicher Theil sonst nothwendiger Briefe wird nach und nach ganz wegfallen, weil die Nothwendigkeit vorhin blofs durch den häufigern, nun aber seltener gewordenen Briefverkehr herbeigeführt ward. Also wird selbst bei denen nothwendigen Briefen, deren Spedition die Post fernerhin ausschliessend zu erwarten hat, für diese bald ein sehr merkliches lucrum cessans sich ein-

einstellen. Ueberhaupt aber mufs die PostAdministration auf denjenigen Theil der schlechterdings nothwendigen Correspondenz, den das Publicum gezwungen ist der Post zu überlassen, keineswegs allein rechnen, sondern auf den Totalbetrag.

Als noch das Porto wohlfeiler war, liefs jedes Handelshaus von einiger Bedeutung, von allen Handelsplätzen, mit denen es in etwas lebhaftem Verkehr stand, in jeder Woche ein- auch zweimal die Curszettel für Wechsel, Staatspapiere und Geldmünzen, auch die WaarenPreisCourante, sich in eigenen Briefen senden, wenn nicht ohnedem Handelsbriefe an dasselbe abgiengen, denen jene Zettel beigelegt werden konnten. Dieses allein veranlafste in jeder Woche Tausende von Briefen, und war zugleich ein schöner Nebenerwerb für Wechsel- und Waaren-Sensale. Jetzt will man bemerkt haben, dafs viele Häuser diese Zettel regelmäsig seltener, oder nur als Beischlufs in Handelsbriefen, oder dafs mehrere Häuser, zu Ersparung des Porto, solche gemeinschaftlich kommen lassen, oder gar sich mit öffentlichen Blättern begnügen, in denen seit einiger Zeit jene Zettel abgedruckt werden. . . Selbst die Gerichte werden sich oft genöthigt sehen, bei Einrückung ihrer Bekanntmachungen in öffentlichen Blättern, auch bei Versendung gerichtlicher Acten

zum

zum Rechtspruch an auswärtige JuristenFacultäten und Schöppenstühle, in der Wahl des Ortes durch ökonomische Gründe sich bestimmen zu lassen. Schon kam in der neuesten Zeit bei Acten, die aus Niederteutschland durch Berg und Westphalen nach Oberteutschland versendet werden, das Porto nicht selten zweifach höher, als das Honorar, welches an das SpruchCollegium zu bezahlen ist.

Es giebt einen CorrespondenzLuxus, wie einen Schau-, Kleider-, Efs- und TrinkLuxus, und eine Correspondirsucht, wie eine Gefall-, Zank-, Intriguir-, Klatsch- und Disputirsucht. Sind die Posttaxen mäsig, so läst Jeder hierin gern seinem Genius freien Lauf. Sind sie unbillig und übermäsig, so wissen viele sich gebührend einzuschränken, wie, laut der neuesten Erfahrung, in dem Verbrauch der ColonialWaaren, besonders des Kaffee's und Zuckers. Anfangs thut die Einschränkung weh, aber bald wird sie, wie jede gute oder böse Gewohnheit, leicht. Gesellt sich dann etwa Abneigung, Widerwille gegen das Subject hinzu, dem man die Nothwendigkeit der Einschränkung, zur Last legt, so wird diese um desto leichter und williger ertragen, je mehr man dadurch dem ungeneigten Subject selbst, Schaden zuzufügen glaubt.

Es giebt gute Wirthe, die jährlich eine bestimmte Summe zu ihrer Correspondenz ausgesetzt, nun aber sich fest vorgenommen haben, bei der CorrespondenzTheurung, jene Summe eher zu mindern, als zu erhöhen. Je nachdem man eine mehr oder minder starke Correspondenz hatte, ist es auch gar nicht unbequem, im Gegentheil oft angenehm, das Jahr hindurch ein Hundert, ein Schock, oder etliche Dutzend Briefe weniger zu schreiben. Dazu ist dann die gleiche Gesinnung und Sparsamkeit unserer Correspondenten sehr behülflich, die uns nun auch zu dem Briefwechsel weniger ermuntern. Das Resultat für die Post ist, dafs sie nun der Mühe überhoben wird, das Doppelte und Dreifache, vielleicht das Zehnfache der obigen Summe von Briefen zu bestellen, dagegen sie aber auch die Einkünfte fast in demselben Verhältnifs entbehrt. Was vorhin als Tugend, als gute Lebensart angerechnet ward, fleissiger und prompter Briefwechsel, wird jetzt als Zudringlichkeit, Indiscretion und Verschwendung zur Last gelegt. Das Oekonomisiren in dem Porto, wird zur Gewohnheit, zur Mode und conventionellen Lebensart, wie vorhin der Luxus.

Am gröfsten war vordem der Correspondenz-Luxus bei solchen Briefen, die nicht in die Classe der Geschäftsbriefe gehören, bei der sogenannten

All-

AlltagsCorrespondenz. In einem Staate von einigem Umfang, wurden leicht in jedem Jahr etliche hundert Tausende von Briefen geschrieben, die nichts weniger als eigentliche Geschäfte, sondern blofs Höflichkeitsbezeugung, Freundschaftsversicherung, Familienunterhaltung, Zeitvertreib, Neuigkeiten u. d. zum Gegenstand hatten. Alte Postbeamte erinnern sich noch, wie die Felleisen, um die Zeit des Jahreswechsels, etwa vier Wochen lang, mit Briefen vollgepfropft waren, als die Neujahrsbriefe noch Sitte waren. Ein alter General nöthigte einst seine beiden Secretäre, schon in den Hundstagen, wo sie mehr Musse als gewöhnlich hatten, weil er sich auf dem Lande aufhielt, Neujahrsbriefe im Voraus und in Menge zu concipiren. Wie die Neujahrsbriefe, so wurden ehehin auch eine grosse Menge anderer Gratulationsbriefe, und Condolenzbriefe aller Art, von allen Personen, die auf gute Lebensart Anspruch machten, geschrieben, die jetzt fast ganz wegfallen. Selbst geringe und unvermögende Personen, Handwerksbursche, Landleute, Tagelöhner, gemeine Soldaten u. d. wechselten, noch vor wenig Jahren, ungleich mehr Höflichkeits-, Freundschafts- und Neuigkeitsbriefe, als jetzt, wo ihnen die Bezahlung des erhöheten Porto zu schwer ankommt. Ist das Porto mäsig, so wird

es

es mit der Zahl der Geschäftsbriefe, noch weniger aber mit den Luxusbriefen, so genau nicht genommen; ist es theuer, so schränkt sich das Publicum ein, auf die nothwendigsten Briefe, so fern es sie nicht mit Gelegenheit, unentgeltlich, oder doch wohlfeiler als mit der Post, fortschaffen kann. Mit vielen Briefen hat es ohnedem gute Weile, und sie können ohne Nachtheil auf Gelegenheit warten.

Dasselbe gilt von dem *Geld-* und *Waaren-Transport*, und von dem *Reisen* mit der Post. Findet das Publicum hiezu nicht angemessene Vortheile und Bequemlichkeit auf der Post, so werden andere Auswege gesucht. Man reiset mehr zu Fufs, zu Pferd und zu Wasser, mit Land- und Miethkutschen, mit eigenem Geschirr, mit Gelegenheit, mit sogenannter Wirthspost, die auf stark besuchten Routen oft eben so schnell, wo nicht schneller, bei Tag und Nacht befördert, als die eigentliche Post. Man benuzt, wäre es auch mit Zeitverlust verbunden, so viel nur immer möglich, Fuhrleute, Landkutschen, Gelegenheitsfuhren, Schiffe, Boten, zu dem Transport der Packete und Waaren, und des baaren Geldes.

Wird man auch, da die Briefe, wie auf einer Goldwage, so ängstlich gewogen werden, dafs auf manchen Posten ein einziger Gran schon merklichen

chen Unterschied in dem Porto macht, noch die *Zeilen* oder *Worte zählen*, die ein Brief enthält, und danach das Porto bestimmen? . . Ist es doch so weit gekommen, dafs man durch *gedruckte Zeitungen* oft wohlfeiler, als mit der Post, correspondiren könnte! So würde z. B. ein Hamburger, oder ein Frankfurter nicht selten seine Antwort am wohlfeilsten, und nicht weniger geschwind, als durch einen der Post übergebenen Brief, in einer der dortigen Zeitungen ertheilen, mit wenig Worten, also mit geringen Insertionskosten. Wenigstens die Redactoren und VerlagsEigenthümer öffentlicher Blätter, können auf diese Art einen grossen Theil ihres Briefwechsels sehr leicht und wohlfeil führen. Unverständlich, wenn man will, für Dritte, könnte dieses geschehen, indem man, für diese IncognitoCorrespondenz, nach Abrede, gewisse Worte, Zeichen, oder Ziffern wählt. Die ganze Antwort könnte oft in einer einzigen Zahl, aus einem einzigen Wort bestehen, zumal wenn der Briefschreiber dieses schon im Voraus, in seinem Brief, nach den vorauszusehenden verschiedenen Fällen der Antwort, anzeigen wollte. Zu etwas längern Antworten, könnte man sich einer abkürzenden, guten ChiffrirMethode, einer Art von geheimer Stenographie, bedienen. Und die Zeitungen

könn-

könnten am Schlufs eine eigene Rubrik: *Correspondenz*, enthalten.

Wollte man von Gewaltwegen noch weiter gehen, wollte man — veritas in exemplis haud requiritur — zu Vermehrung des Geldgewinnes, den Postzwang aufs äusserste treiben, nicht blofs das Correspondiren durch gedruckte Zeitungen verbieten, sondern auch sogar bei schwerer Strafe gebieten, dafs Niemand, kein Fuhrmann, kein Miethkutscher, kein ordinärer Bote, kein Reisender, kein Freund, gleichviel ob aus blosser Gefälligkeit, oder gegen Vergeltung, einen versiegelten Brief zur Bestellung annehmen dürfe, es sey denn von der nächstgelegenen Post, oder an diese, so hiefs dieses: das Unmögliche gebieten wollen. Eine solche Verfügung liegt, bei ruhigen Zeiten des Staates, offenbar ausserhalb der Grenze seiner Befugnisse; und die Handhabung derselben überschreitet augenscheinlich die physische Macht eines Herrschers. Tausendfach würde sie, jeden Tag, von Staatsgenossen aller Classen unbedenklich übertreten.

Was die Regierung thun kann, ist: zu verbieten, dafs Jemand da, wo die Post bequem zu gebrauchen ist, aus der Briefbestellung ein *Gewerbe* mache; und bei ordentlichen Landkutschern möchte auch dieses Verbot nicht rathsam seyn, schon darum,

um, weil dessen Handhabung, ohne äusserste Härte, hypothetisch unmöglich ist. Weiter reicht, in ruhigen Zeiten, die rechtliche Macht keiner Regierung. Und was die physische Macht betrifft, so würde der Gewaltsinn, selbst eines Robespierre, wenn gleich unterstützt von allen Mitteln des Terrorismus, scheitern an einem Verbot, wie das obige, wie einst an dem Versuch, dem durch das Papiergeld veranlafsten Steigern der Preise, durch das Maximum zu wehren. Aber auch Alles dieses abgerechnet, würde die Regierung, durch eine Maasregel der oben gedachten Art, sich selbst empfindlich schaden. Indem sie erzwingen wollte, was physisch und moralisch sich nicht erzwingen läfst, gäbe sie Blössen bei allen Verständigen, sie erweckte gerechte Erbitterung, und überall geheimen Widerstand gegen die allgemein, wie durch Verabredung, für ungerecht erklärte Maasregel.

*

Erfreuend für den PostKameralisten, mufs es seyn, zu erfahren, dafs sogar in einem InsularStaat, in *England*, die reinen Einkünfte des Postwesens, in dem Jahr 1801, weniger nicht betrugen, als 858,000 Pfund Sterling, die in die Schatzkammer abgeliefert wurden! Diese Summe von 5 Millionen

333,529$\frac{7}{17}$ Rthlr. in Louisd'or zu 5 Thaler, oder 9 Millionen 690,352$\frac{6}{17}$ Gulden, ungefähr so viel als die sämmtlichen Jahreseinkünfte des Königreichs Schweden, scheint *ihm* ein redender Beweis zu seyn, dafs ein hoher Postertrag von einer hohen Taxe abhänge, wofür die englische in Teutschland mehrentheils gehalten wird. Das id quod erat demonstrandum, glaubt unser Kameralist nun schon im Reinen. Doch, wir wollen sehen!

England hatte in dem J. 1801 den Welthandel, und jener so bedeutende Ertrag der Posten ist weiter nichts, als einer der vielen Beweise von dem unermefslichen Commerz dieses seitherigen UniversalHandelsstaates *s*). Man erinnere sich der oben gedachten 20,000 Briefe, welche die Reichspost zu Hamburg ehehin jeden englischen Posttag für England lieferte. Hr. Terhorst zu Amsterdam, welcher ehedem dort die englischen Briefe zu spediren hatte, versicherte, dafs er gewöhnlich in jeder Woche,

s) Betrug doch, noch in dem Jahr 1809 in England der Werth der ein- und ausgeführten Waaren, die Einfuhr aus Ostindien und China nicht eingerechnet, 121 Mill. 63,254 Pfund Sterling: das heifst: *ein tausend drei hundert sieben und sechzig Millionen* und 302,407 Gulden!

che, der amsterdamer Post ungefähr sechs tausend holländische Gulden zu bezahlen gehabt habe.

Ueberhaupt ist der *Handel* der eigentliche Nahrungsstoff des Postwesens, und ein Handelsstaat ein wahrer Treibboden für dasselbe. Wie ganz anders, als jetzt, mag es um das Postwesen in Venedig und Portugall, in den östreichisch-burgundischen Niederlanden und in Holland gestanden haben, als noch die Bewohner dieser Staaten den Welthandel theilten! Wie würde die französische Posteinnahme steigen, wenn es Frankreich gelänge, Leiterin des europäischen ContinentalHandels zu werden, und sich in den Besitz des Handels mit Colonialwaaren zu setzen! Es ist angeführt, dafs schon vor einer Reihe von Jahren manches frankfurter Handelshaus einen Conto von sechs, acht bis zehn tausend Gulden jährlich an die dortige Post zu bezahlen, dafs die Briefpost zu Frankfurt, während der Messe, jeden Tag 12 bis 17000 Briefe zu spediren hatte. Das ehemalige Haus Hope und Comp. zu Amsterdam, dessen Chef unlängst in England starb, wohin er sich in dem J. 1794 begeben hatte, pflegte seine Briefe in einer eigenen Kiste, fahrend, von der Post abholen zu lassen. Man kann annehmen, dafs noch vor wenig Jahren die ehemalige teutsche Reichspost, nach ihrer damaligen Ausdehnung,

nung, bei wohlfeilern Postpreisen und ungesperrtem Handel, ihren so beträchtlichen reinen Ertrag bloſs von Handelsbriefen hatte, und daſs die ganze übrige Correspondenz nur die Auslagen der Post ersetzte, der Postwagen hingegen, wie überall, im Ganzen, nur wenig rentirte. In dem J. 1763 war der Ertrag der Briefpost in der Stadt Edinburgh, jährlich ungefähr 11,000 Pfund Sterling. Mit dem Handel stiegen diese Einkünfte so sehr, daſs sie zwanzig Jahre später, 1783, schon über 40,000 Pf. Sterl. betrugen, und seitdem stiegen sie noch höher.

Wahr, der *englische* PostTarif ist, der Geldsumme nach, höher als jeder andere in Teutschland; aber dieſs ist nur nominal, nicht real. Der erste PostTarif in dem Königreich Westphalen, war höher noch als der englische, nach Verhältniſs, wenn man die Kornpreise wechselseitig zum Maasstab nimmt. Zieht doch auch derselbe groſsbritannische Staat jährlich von den Fiakern der Stadt London, deren etwa 1000 sind, ungefähr 3 Millionen französische Livres, und von allen öffentlichen Fuhrwerken in ganz England ungefähr 6 Millionen Livres *t*); und doch reiset man mit den öffentlichen Fuhr-

t) In dem ganzen französischen Kaiserstaat (in Paris allein sind ungefähr 3000 Miethfuhrwerke, ohne

Fuhrwerken nicht leicht irgendwo so bequem, geschwind und wohlfeil, als in England. Von Dover nach London, 30 französische Lieues, die man in 11 Stunden bequem zurücklegt, bezahlt ein Reisender mehr nicht als 25 Livres 4 Sous (11 Fl. 33 Kr.). Gerade so viel beträgt, für 15 Postmeilen (ungefähr dieselbe Entfernung) auch die jetzige westphälische PostwagenTaxe für Passagiere, das Trinkgeld für den Postillon eingerechnet. Aber ein westphälischer Postwagen, und eine englische Geschwindkutsche *u*), die englischen Wege, und die westphälischen *x*)!

Die höhern Preise der englischen Post wird man nicht als einen Vergleichungspunct entgegensetzen

---

ne die Diligencen) betrug diese Einnahme, in dem J. 1805, nicht halb so viel, nämlich 2,276,529 Livres.

u) J. D. Falks Taschenbuch für Freunde des Scherzes und der Satyre (Leipz. 1798), S. 75 f.

x) Von *Edinburgh* nach *London*, 400 englische oder 125 teutsche Meilen weit, reiset man jetzt mit einer Diligence, deren in jeder Woche 15 diesen Weg machen, in 60 Stunden nach London; eine Strecke, wozu die im J. 1765 angelegte Kutsche 16 bis 18 Tage brauchte. Damals machte man sein Testament, wenn man nach London reisen mufste.

setzen können, ohne zugleich sich der hier allein entscheidenden Untersuchung auszusetzen, wie weit beide Nationen, die teutsche und die englische, in Hinsicht auf Wohlhabenheit vergleichbar seyen. Einem prosperirenden Staat von unermefslichen Hülfsquellen, einem grossen Handelsstaat, wo die meisten Zweige der Industrie in voller Blüthe stehen, läft sich Manches zumuthen, ohne dafs jene verdorren. Nicht so einem kränkelnden, einem erschütterten, einem Staat von geringerer Industrie und weit geringerem, wohl gar stockendem Handel, einem Staatenbund, dessen Bestandtheile sehr ungleich, und Alle zu klein sind, um einer des andern nicht, mehr oder weniger, zu bedürfen. Was England besitzt, was wir haben, was wir, nach so ominösen Ereignissen, haben *werden*, das englische Wohlleben und das teutsche, der Stand der Kornpreise in Teutschland und in England, können allein als Maasstab der Vergleichung dienen. Dessen ungeachtet ist die *Mäsigkeit des Tarifs* bei allen Auflagen eine *Hauptmaxime* der englischen Regierung, welche dadurch die Auflagen den Steuerbaren fast unmerklich macht, die Grösse des Hauptertrags aber bewirkt durch die Menge der mit Auflagen belegten Artikel.

Ueberhaupt ist es um das Nachahmen, bei so grosser NationalVerschiedenheit, eine eigene Sache, zumal wenn es nicht mit voller Sachkunde geschieht. Kaum hatte man in Teutschland die Einführung der EinkommenTaxe in England erfahren, als verschiedene Finanzkünstler den neuen Fund dem brittischen BesteuerungsSystem abborgten. Hätten sie nur auch den brittischen Nahrungssaft abzuborgen vermocht, und die rein practische Warnung benutzt, dafs man diese Taxe selbst in England schon nach dreijähriger Erfahrung wieder aufhob, weil sie die verhafsteste war, und wenig mehr als die Hälfte desjenigen ertrug, was man von ihr sich versprochen hatte! Der Engländer, wie der Teutsche, hätten freilich, wenn sie nicht die Lehre a posteriori vorzögen, vorauserwägen können, dafs die menschliche Betriebsamkeit das mit dem Bienenhaushalt gemein hat, dafs sie keine Beobachter duldet. Dabei wäre man noch der ächten Regierungs-Maxime ausgewichen, dafs keine Auflage der Sittlichkeit der Bürger gefährlich seyn dürfe; dafs man ohne dringende Noth den Einzelnen nicht der öffentlichen Beurtheilung seiner Mitbürger aussetzen müsse, um nicht zu tief und zu empfindlich in das erlaubte Privatgeheimnifs einzugreifen; dafs ein ächtes, dauerhaftes AuflagenSystem so viel Lebensgenufs

genufs lassen müsse, dafs das Leben keine Last wird.

*

Hat etwa *Frankreich* für die StaatsCasse, und für den Verkehr aller Art, gewonnen, durch *Erhöhung* des Briefporto? Unter der königlichen Regierung ward die Briefpost theils für königliche Rechnung allein getrieben, theils, wie die Diligencen, verpachtet. Die Krone begnügte sich mit mäsiger Taxe, und doch war der reine Ertrag jährlich ungefähr 10 Millionen 300,000 Livres.

In dem J. 1805 ward den Postmeistern ein Stationsgeld bewilligt, und in dem J. 1806 das Briefporto um $\frac{1}{3}$ *erhöhet* y), nämlich für den einfachen Brief,

bis

y) Dessen ungeachtet ist jetzt das französische Briefporto *in manchen Fällen* wohlfeiler, als vorhin, z. B. wenn etwa die Distanzen anders berechnet werden. So kostete ehehin ein Brief, auf zwei Lieues, *vier* Sols, und doch mufste man für einen Brief von Versailles nach St. Germain-en-Laye, 2 Lieues weit, *acht* Sols bezahlen, weil er über Paris, also durch ein HauptBüreau, gieng; man rechnete 4 S. von Versailles nach Paris, und 4 S. von Paris nach St. Germain. Jetzt kostet er über-

bis zu 50 Kilom. z) . . . 2 Décim. = $5\frac{5}{8}\frac{2}{9}$ Kr. oder 1 Gr. $2\frac{1}{2}\frac{1}{0}$ Pf.

" " 100 " . . . 3 " " $8\frac{1}{3}$ " " 1 " $10\frac{1}{4}\frac{1}{0}$ "

" " 200 " . . . 4 " " $11\frac{1}{9}$ " " 2 " $5\frac{7}{1}\frac{}{0}$ "

und in dieser Progression weiter, z. B.

bis zu 1200 Kilom. . . . 11 Décim. = $30\frac{1}{3}\frac{9}{2}$ Kr. oder 6 Gr. $9\frac{2}{4}\frac{7}{0}$ Pf.

über 1200 Kilom. nie mehr als 12 Déc. = $33\frac{1}{3}\frac{1}{2}$ Kr. od. 7 Gr. $5\frac{1}{1}\frac{}{0}$ Pf.

Von Geldversendungen ist schon seit 1703 das Porto auf 5 pro Cent gesetzt, ohne Rücksicht auf die Distanzen.

Nach diesem Tarif, welcher im Ganzen noch merklich wohlfeiler ist, als der jetzige Tarif der meisten teutschen Posten, kostet der einfache Brief von Strafsburg bis Kehl, *jetzt* 2 Décimes ($5\frac{1}{2}$ Kreuzer). Nach dem *vorigen* Tarif, bis 1806, kostete ein einfacher Brief von Paris bis Strafsburg ($119\frac{1}{2}$ Lieues) 6 Décimes, oder $16\frac{1}{1}\frac{1}{0}$ Kreuzer, oder 3 Groschen

---

überhaupt nur 4 Sols, weil die Distanzen *directe* angenommen werden.

z) Neun Kilometer gelten, in der Postrechnung des Königreichs Westphalen, für Eine teutsche Meile. Ein Kilometer hat 1000 Meter, oder 513 Toisen, 5 Zoll, 3,936 Linien. Zehn Kilometer machen einen Myriameter, oder 5130 Toisen, 4 Fufs, 5 Zoll, 3,360 Linien. Zehn Myriameter machen ungefähr zwanzig französische Lieues. Code Napol. art. 1.

schen $8\frac{11}{20}$ Pf. im 24 Gulden Fuſs; von Nancy bis Straſsburg ($37\frac{1}{2}$ Lieues) 3 Décimes, oder $8\frac{1}{3}$ Kreuzer, oder 1 Groschen $10\frac{11}{40}$ Pf. Von Straſsburg nach Dijon, 76 Lieues weit, kostet *jetzt* ein einfacher Brief, wenn er gleich aus vier Quartblättern Postpapier besteht, 50 Centimes oder 14 Kreuzer. (Vor 1806 lief ein solcher um diesen Preis in Teutschland, auf taxischer Reichspost, noch viel weiter. Aber jetzt!)

Der Finanzminister berechnete, laut des Moniteurs, den NettoErtrag der Posten, in dem Jahr

XII (1803) auf 10 Mill. 400,000 Franken.

XIV (1805) auf 9 Mill. 987,761 Franken.

Für dieses letzte Jahr hatte man, in dem Finanzplan, den reinen Ertrag auf 10 Mill. Fr. vorausberechnet. Der wirkliche reine Ertrag erreichte aber diese Summe nicht. Der rohe oder GesammtBetrag hingegen stieg auf 19 Mill. 712,743 Fr. 83 Cent., wozu nur allein die Postämter der Stadt Paris 4 Mill. 39,373 Fr. 81 Cent. berechneten. Also betrugen die Kosten des Postwesens, in dem J. 1805, nicht weniger als 50 pro Cent der Einnahme, nämlich 9 Mill. 725,182 Fr. 28 Cent. Die Rubriken dieser Kosten waren: Besoldungen und Antheil an dem Postertrag, 4 Mill. 601,256 Fr. 68 Cent.; Bau- und Büreaukosten, 527,479 Fr. 94 Cent.; Depeschen,

schen, 4 Mill. 559,766 Fr. 26 Cent.; Vorschuſs, Vergütung und Entschädigung, 36,679 Fr. 40 Cent.

In dem J. 1808, nachdem das Briefporto, zwei Jahre früher, um den *dritten* Theil war *erhöht* worden, war der reine Ertrag des Postwesens mehr nicht, als 9 Mill. 568,844 Fr. (4 Mill. 504,387$\frac{5}{8}$ Gulden). Also 418,917 Fr. *weniger*, als in dem Jahre vor Erhöhung des Briefporto (1805); und ungefähr 730,000 Livres *weniger*, als kurz vor der Revolution, wo das Porto weit mäsiger war; denn es war seitdem wenigstens zweimal erhöhet worden, theils in der Revolution, theils 1806.

Das Resultat ist, *erstens*: kurz vor der Revolution, wo Frankreich über 3000 Quadratmeilen Land, und 12 Millionen Einwohner *weniger* zählte, als in dem Jahr 1808, und die Posttaxe beträchtlich *niedriger* stand, war der Postertrag um 730,000 Livres *höher*, als in dem gedachten Jahr 1808. *Zweitens*: als man in dem Jahr 1806 das Briefporto um den dritten Theil *erhöht* hatte, war sogleich in dem zweiten folgenden Jahre der Postertrag um 418,917 Fr. *geringer*, als in dem, der Erhöhung der Taxe nächstvorhergehenden Jahre 1805 *a*).

Die-

a) Siebentes Ergänzungsblatt des *Moniteur* von 1806, Num. 112. — Vermuthlich war auch schon in dem J. 1807

Dieselbe Erfahrung machte Friedrich II. von *Preussen*. Seine Erhöhung der Posttaxe hatte nichts weniger zur Folge, als die beabsichtigte Erhöhung des Postertrags *b*).

Der das Postwesen in dem Königreich *Westphalen* zuerst organisirte, rechnete vermuthlich nach französischem Maasstab. Wie sehr er aber, sich geirrt, wie wenig er die Verschiedenheit der Umstände gehörig in Erwägung gezogen habe, zeigt der

---

J. 1807 der Postertrag geringer, als 1805. — Bei obiger Berechnung sind die officiellen Angaben in dem Moniteur, zur Grundlage genommen. Indefs möchte eine vollkommen genaue Vergleichung zwischen dem PostErtrag *vor* und *nach* der Revolution, ganz eigene Schwierigkeiten haben, selbst für den Eingeweihten. So sind z. B. die Preise, die den Posthaltern für den Transport der Malles bezahlt werden, jetzt beträchtlich höher, als vor der Revolution. Auch bestreitet jetzt die PostCasse manche Kosten, die ehehin aus dem Trésor royal bezahlt wurden, z. B. Estafettes und Courriers du Gouvernement, Postes de l'armée u. d. m. Dagegen kommen in Betrachtung, die auffallende Vergrösserung des französischen PostAreals und der Volksmenge, die Erhöhung des Tarifs, u. d.

b) Theod. Schmalz Encyclopädie der Kameralwissenschaft (Königsb. 1797. 8.), §. 545.

der Erfolg. Denn wenn der Ertrag der französischen Posten, in dem J. 1808, dem Ertrag der westphälischen verhältnifsmäsig gleich gewesen wäre; so hätten die französischen, bei einer Volksmenge von mehr als 38 Millionen (Westphalen, im J. 1808, ungefähr zu 2 Millionen Einwohner gerechnet) mehr nicht einbringen können, als etwa *fünf* Mill. 500,000 Fr., da die westphälischen in dem Jahr 1808 einen Ertrag von nur 290,910 Fr. lieferte. Und doch brachten die französischen Posten *neun* Mill. 568,844 Fr. ein; deren Tarif, bei Briefen, bei gedruckten Blättern und einzelnen Bogen, die unter einem blossen Kreuzband oder Verband sich befinden, so dafs zu ersehen ist, was sie enthalten (enveloppe sous bande), ungleich billiger ist, als der erste westphälische.

*

So zeigt sich denn an dem Beispiel von Frankreich und Preussen, so zeigt sich noch deutlicher an dem Beispiel von Westphalen, dafs die Erhöhung des Porto den, als staatsverderbend an sich schon verwerflichen, Finanzgewinn bei dem Postwesen, nichts weniger als erhöhe, sondern bedeutend vermindere. Dieselbe Erfahrung werden auch *Schweden*, *Rufsland* und *Oestreich*, zu ihrem Schaden,

den, wieder machen, wenn sie nicht die Posttaxe verhältnifsmäsig herabsetzen. Besonders wird dieses nöthig seyn, bei dem Verschwinden, oder einem höhern Werth des jetzigen Papiergeldes, oder sobald das Postgeld in guter klingender Münze begehrt wird.

In *SchwedischPommern* ward, vom 1. Nov. 1810 an, das Briefporto mit einemmal um funfzig pro Cent erhöht. Auch in *Rufsland* erhöhete man in dem Sommer 1810 das Porto nach dem Ausland; vermuthlich weil der Curs des russischen Papiergeldes gesunken war, und man nun die Auslage an die fremden Posten mit der alten Posttaxe nicht mehr bestreiten konnte. Dagegen war in dem J. 1807 das inländische Porto bedeutend vermindert worden. (Man vergl. oben S. 134 ff.).

In *Oestreich* erhöhte man in dem J. 1810 das Porto so, dafs ein einfacher Brief von Wien in das Inland, vom 1. Sept. 1810 an, statt der bisherigen 12 Kreuzer, um 24 Kreuzer, und in das Ausland vom 1. Jul. 1810 an, statt der bisherigen 24 Kr. (vor 20 Jahren, wenn ich nicht irre, 8 Kaiserkreuzer), 48 Kr. kostete; einer von 5 Loth, 8 Fl.; von 10 Loth, 16 Fl.; von 15 Loth, 24 Fl.; von 25 Loth, 40 Fl.; von 32 Loth, 51 Fl. 12 Kr. Wie konnte, wenn dieses nicht in östreichischem, sehr niedrig

ste-

stehendem c), Papiergelde zu verstehen wäre, und bei dem Steigen oder Verschwinden des Papiergeldes die Taxe nicht verhältnifsmäsig gemindert wird; die Correspondenz, wie der Verkehr aller Art, bei solchem hohen Porto fernerhin bestehen? Als hierauf, in dem Februar 1811 eine Revolution mit dem östreichischen Papiergelde vorgegangen, und sogenannte Einlösungsscheine eingeführt waren, erhöhete man das Briefporto, im Innern ungefähr um $\frac{1}{4}$, das nach dem Auslande ungefähr um $\frac{1}{3}$. Für einen einfachen Brief nach einem inländischen Ort, zahlt nun der Absender 35 Kreuzer in Bankzetteln, und der Empfänger eben so viel; also kostet er zweimal 35 Kr. Für einen einfachen Brief in das Ausland, müssen jetzt gezahlt werden 1 Fl. 10 Kr. in Bankz., und für einen, der aus Frankreich, oder dem Norden, durch Baiern kommt, 2 Fl. 10 Kr.

*

Nur durch LocalUrsachen konnte in *Preussen* das zu weit getriebene Finanziren der Post sich erhalten, aber gewifs nicht zum Vortheil der Nation. In dem Jahr 1804 schätzte man dort den reinen Er-

c) Am 10. Oct. 1810 stand in Wien der Curs des Papiergeldes, auf 555, am 12. Oct. auf 600, am 14. Oct. auf 570.

Ertrag, den das Postregal, von ungefähr 215 Postämtern und einer noch grössern Anzahl Postverwaltungen, Postexpeditionen und Posthaltereien, jährlich in die GeneralPostcasse zu Berlin lieferte, über 1 Million preussische Thaler d) (1 Mill. 755,000 Gulden oder 3,852,439 Livres). Diese Postrente ward erhoben auf einem PostAreal von 5,556 Quadratmeilen mit 8 Mill. 796,000 Einwohnern; Neufchatel und Valengin, welches seine eigene Administration hatte, dann Ansbach und Baireuth, wo Taxis die Post hatte, und etliche kleinere ausländische Postbezirke, wo preussische Post war, ungerechnet.

Um einen hohen Ertrag zu erlangen, ward nicht leicht ein Mittel versäumt, das zu diesem Zweck führte. In allen Zweigen des Postwesens herrschte das strengste Ersparungssystem, auch ein Controlir-System, über dessen Werth die Meinungen wenigstens getheilt sind. Die Brieftaxe ward höher gesetzt,

---

d) Mirabeau (de la monarchie prussienne, IV. 44.) giebt sie auf 1 Mill. 300,000 Thaler an; Gilbert (Handb. für Reisende, I. 602) auf 800,000 Thaler. Kurz vor dem RegierungsAntritt Friedrichs II. zog die GeneralPostcasse 180,000 Thaler, und in dem Jahr 1688, wo der grosse Kurfürst starb, war der (vermuthlich rohe) Postertrag 72,000 Thaler, Büschings Magaz. II. 521.

setzt, als anderswo. Die Befreiungen von Briefporto waren äusserst eingeschränkt, fast unbekannt. Das GeneralPostdepartement liefs sich von den übrigen Staatsdepartements die amtliche Correspondenz vergüten, und diese Departements berechneten jedes wieder dem König, was sie an Porto der eigenen königlichen Post bezahlt hatten. Die Extrapost- und PostwagenTaxe war höher, als anderswo, und der ExtrapostZwang so weit getrieben, dafs man fast nur auf offenen Leiterwagen miethweise wohlfeiler fahren konnte, als mit Extrapost. So stark war die Abgabe an die Post, welche den Miethkutschern aufgelegt war. Nicht nur für Berlin ward sogenannte Poste royale von allen Extraposten erhoben, sondern auch für das nahe Potsdam, ungeachtet bei diesem, wegen seines geringern Umfangs, der Grund wegfällt, weshalb man, unter jenem Namen, in einigen Residenz- und andern Städten von grossem Umfang (in Petersburg wufste man, wenigstens unter der liberalen Regierung der Kaiserin Catharina, nichts von poste royale) die ExtrapostTaxe erhöht hat, weil hier die Extrapost oft sehr weit zu der Wohnung der Passagiere, und dann wohl denselben Weg zurück, fahren, auch eine bestimmte Zeit vor der Wohnung unentgeltlich warten mufs, weil an solchen Orten die Unterhal-

terhaltung der Pferde gewöhnlich etwas kostbarer, und man deren eine grössere Anzahl in Bereitschaft halten muſs, als anderswo, u. d. m. e).

Endlich gelang noch, vor etwa zwölf Jahren, dem damaligen preussischen Postmeister die Erfindung einer Finanzoperation, die auf dem einfachen Grundsatz ruhte, daſs vier Postmeilen mehr sind und mehr einbringen, als drei. Die PostStationen wurden gestreckt, indem man eine neue Vermessung aller preussischen Postrouten, nach einem *kleinern*

e) Die *Poste royale* ist wahrscheinlich eine französische Erfindung. Nach einer französischen Ordonnance vom 25. Jul. 1759, muſste zu jeder Zeit, selbst während der Abwesenheit des Königs, bei der Hin- und Herreise nach und von den Städten *Paris*, *Lyon* und *Versailles*, und auch bei der Abreise von *Brest*, die erste Post doppelt bezahlt werden; doch so, daſs man von Paris nach Versailles, und umgekehrt, im Ganzen nur für drei Posten bezahlte. Auch an andern Orten, wo der *König* sich nur vorübergehend aufhielt, muſste die erste Post doppelt bezahlt werden, doch nur von und bis zu der MitternachtStunde, welche auf die Ankunft und Abreise des Königs folgte.

Dieses gilt noch jetzt von denen Orten, wo der *Kaiser* sich vorübergehend aufhält. Ausserdem bezahlt man für Extrapost, neben dem gewöhn-

nern Maasstab, vornahm, blofs in der Absicht, eine gröfsere Anzahl Postmeilen herauszubringen. Nach diesem VergrösserungsSystem war z. B. Boitzenburg von Berlin nicht mehr $26\frac{1}{2}$, sondern plötzlich $30\frac{3}{4}$ Meilen entfernt, denn der Reisende *bezahlte* für diese letzte Entfernung. So verstand jener Minister die Kunst, dem König das Land um mehrere hundert Meilen zu vergrössern, ohne Schwerdtstreich; und, wäre er noch am Postruder, wie leicht würde er durch jenen Pfiff (so nannten die Berliner

---

wöhnlichen Postgeld, eine sogenannte *Distance de faveur* in folgenden Städten: *eine* Post zu Paris, bei der Hin- und Abreise; eine *halbe* Post zu Brest und Turin, bei der Hin- und Abreise; zu Lyon eben so viel bei der Hinreise, aber bei der Abreise eine *ganze;* eine *halbe*, bei der Abreise, zu Alençon, Amiens, Besançon (auf St. Veit), Bordeaux, Brüssel, Calais, Dünkirchen, Havre, Marseille, Mainz, Metz (auf Voisage), Orleans, Rouen, St. Germain-en-Laye (auf Versailles), Strafsburg, Troyes, Versailles; eine *Viertel*Post, zu Angers (auf Port la Valler), Arras (auf Larbret und Lens), Châlons-sur-Marne, Douay, Gent, Lüttich, Lille, Limoges, Metz, Mézières, Mons, Montié-Ramay (auf St. Gervasy und Uchau), Toulon, Toulouse (auf Castanet und Monbert, und $\frac{1}{2}$ Post auf St. Jory und Leguevin), Tours, Vienne (auf St. Simphorien).

ner seine Erfindung) den Beweis führen, dafs Preussen nach dem tilsiter Frieden überall noch so lang und breit sey, als vorhin.

Indefs wäre, trotz aller Finanzoperationen, es doch auch in dem damaligen preussischen Staat nicht möglich gewesen, die reine Posteinnahme bis auf eine Million Thaler zu spannen, wenn nicht die ganze russische Correspondenz nach ganz Europa, nur allein Schweden, einen Theil von Polen, und die Türkei ausgenommen, und aus diesen Staaten nach Rufsland, so auch die Correspondenz aus und nach einem grossen Theil von Polen, durch die preussische Post hätte laufen müssen, so dafs das preussische Postamt Memel, jährlich nur allein von dem OberPostamt zu Petersburg mehrere 100,000 Thaler baar vergütet erhielt; wenn nicht die auswärtigen preussischen Postämter zu Hamburg und Bremen *f*), einen sehr beträchtlichen Ueberschufs geliefert hätten, und wenn nicht der König selbst, durch die amtliche Correspondenz seiner eigenen Staatsbehörden, einer der besten Kunden seiner Post gewesen wäre, welches freilich den Postertrag nur schein-

f) Jetzt hat Preussen noch die reitende und fahrende Post ausschliessend in der Stadt *Danzig*, nach einem, mit ihr auf 20 Jahre geschlossenen Vertrag vom Nov. 1810.

scheinbar erhöhte. Aber, wie sehr auch der preussische Tarif erhöht war, so übersteigt ihn doch mancher andere der neuesten Zeit.

*

Wollte die *taxische* Postanstalt einen merklich höheren Tarif annehmen, so liesse sich fast mit Gewifsheit voraussagen, dafs dieses, in ihrer jetzigen Lage, ihren Ruin unvermeidlich nach sich ziehen müfste. Denn da die westphälische Post in dem J. 1808, in ihrem damaligen Postbezirk von 806 Quadratmeilen mit 2 Mill. 133,303 Einwohnern, nur 135,045 Gulden rentirte, und die taxische Post ungefähr dieselbe Summe als jährlichen Canon an diejenigen Souveraine zu zahlen hat, in deren Staaten sie das Postgewerbe treibt, so würde sie bei einem PostAreal, das ungefähr gleich grofs ist, als das westphälische in dem J. 1808 war, und auch bei einer wenig grössern Volksmenge auf solchem, gleich in dem ersten Jahre, wenn der Postertrag dem westphälischen sich gleich stellte, ihre Postschilde einziehen, und bonis cediren müssen. Nach ihrem Hinscheiden würde kein Posterbe, unter den vorigen Bedingungen, sich finden.

*

Es

Es ist also augenscheinlich, dafs die taxische Post, bei ungleich wohlfeilern Postpreisen, noch jetzt sich *weit* besser stehen müsse, als z. B. die westphälische; sie, die in ihren grössern Postbezirken einen so beträchtlichen Canon zu bezahlen hat, dafs er dem ganzen westphälischen Postertrag von 1808 ungefähr gleich kommt; die den für das Publicum so lästigen Extrapostzwang nicht kennt und nicht geniefst; die so viele vertragsmäsige Taxbefreiungen, besonders von dem Briefporto, anerkennen mufs, und überhaupt in der Taxirung der Correspondenz, im Ganzen mehr Liberalität übt, als so manche andere teutsche Postanstalt; die durch das neuere TerritorialSystem zu einer weit kostbarern Administration, durch TerritorialDirectionen, neben der GeneralDirection, genöthigt ward, als in den übrigen teutschen Postbezirken nothwendig ist, und als vorhin in einem mehr als doppelt grössern Postbezirk und bei weit höherem Postertrag, bei ihr selbst je statt hatte; die selbst in ihrem beengten Postbezirk, jetzt durch die in andern Staaten, von der dortigen Post selbst veranlafste, CorrespondenzVerminderung, in ihrer Einnahme beträchtlichen Schaden leidet; die *vor* der französischen Revolution nur allein von den ihr jetzt entzogenen drei Oberpostämtern Hamburg, Cöln und Maseyk,

ohne Zweifel weit mehr reinen Ertrag zog, als jetzt von ihrem ganzen Postwesen, wenn man sogar den jährlichen Canon noch zu dem reinen Ertrag rechnen will. —

*

Aus Allem folgt, dafs bei *mäsigen* Postpreisen, auf allen Seiten Gewinn ist; Gewinn auf Seite der Postcasse, ohne allen Zweifel aber noch weit mehr Gewinn, obgleich grossentheils unsichtbarer, wenigstens nach Thalern nicht zählbarer und gar nicht zu berechnender, auf Seite des Staates, des Publicums, der Menschheit!

Die *weisesten Postgesetze* sind also die, welche Taxen festsetzen, die so billig sind, dafs sie, neben den unentbehrlichen Unterhaltungskosten der Post, und einem billigen Ueberschufs für die Unternehmer, blofs einen mäsigen directen Gewinn für die StaatsCasse, eine verhältnifsmäsige Gewerbsteuer, abwerfen. Diese Maxime geht unmittelbar hervor aus dem Zweck der Anstalt, nach welchem die Post weder um der Unternehmer willen, noch unmittelbar der StaatsCasse wegen, sondern zunächst dem verkehrenden Publicum zu Liebe, ihr Daseyn hat.

So

So sollte denn die Natur der Sache und die Erfahrung, ohne welche alle einrichtende und gesetzgebende Weisheit den nachtheiligsten Fehlgriffen in Fällen dieser Art ausgesetzt ist, so sollte der Hauptzweck der Postanstalt endlich einmal den *Irrwahn* verscheuchen, dafs die Vermehrung der Posteinkünfte, in *Erhöhung der Posttaxe* gesucht werden dürfe und müsse!

*

Am zweckmäsigsten wird die Post als Privatunternehmen betrieben.

Wir haben gesehen, dafs ein unverkennbares Staatsinteresse überhaupt verbiete, die Postanstalt zu einem Gegenstande des unmittelbaren Finanzgewinnes, am wenigsten eines übermäsigen, wucherartigen, zu machen. Wir haben gesehen, dafs die Maasregel, bei unverändertem, oder doch nicht merklich verändertem Preise der ersten Lebensbedürfnisse, durch höhere Taxen den Postertrag zu erhöhen, gerade die entgegengesetzte Wirkung hervorbringt, dafs sie auch ausserdem, wegen der Hemmung des Verkehrs, die sie veranlafst, dem Staat und dem Publicum den empfindlichsten Schaden zufügt; dafs sie als eine Minderung des Nationalnal-

nalglücks zu betrachten ist, welche bald um so allgemeiner und empfindlicher werden mufs, je mehr durch widrige Ereignisse, in dem Sturm der Zeit, unter den Geburtsschmerzen einer neuen politischen Welt, der Nationalwohlstand geschwächt wird; ja dafs es ein böses Symptom selbst dann wäre, wenn bei ihr der *vorige* NettoErtrag der Post sich erhielt. Wir haben gesehen, dafs der Staat ein wesentliches Interesse hat, das ganze correspondirende, transportirende und reisende Publicum, durch die Post möglichst wohlfeil, und so bequem, als nur immer thunlich, bedienen, überhaupt aber in der Postverwaltung die gröfstmögliche Liberalität eintreten zu lassen. Dieses leitet auf eine *Frage* von hoher Wichtigkeit.

Soll die Post, obgleich Staatsanstalt, als *Privatunternehmung* betrieben werden? Diese Frage wäre sogleich unbedingt verneint, sobald man die Post entweder als blosses Werkzeug der Willkühr betrachten, oder von der Gewohnheit nicht ablassen wollte, Alles, was Geld bringt und von dem Staat unmittelbar verwaltet werden kann, ihm schon darum ausschliessend zuzueignen. Dann aber verträte die ars dominandi und der blosse Wille, den Geldgewinn zum Maasstab der Regalität zu machen, die Stelle aller Gründe. . . . Dieses ist von der

Ein-

Einsicht und Humanität der heutigen teutschen Regierungen gewifs nicht zu erwarten.

Unläugbar ist, die Erfahrung beweiset es, dafs die Post von dem *Staat* unmittelbar verwaltet werden *könne*. Der Staat ist in dem Stande grosse Fonds zu ihrer Einrichtung und Unterhaltung zu bestimmen. Er kann der Anstalt durch Gesetze, Verfügungen und Anstalten mehr Nachdruck und Ansehen verleihen, als Privatunternehmer für sich zu bewirken vermögen. Auch eignet sich die Post, wegen ihrer Verbreitung über alle Theile des Staatsgebietes, und wegen ihres grossen Einflusses auf das gemeine Wohl, mehr als die meisten andern Gewerbe, zu einer Selbstverwaltung auf Seite der Regierung.

Indefs ist eben so wenig zu läugnen, dafs die Post auch von *Privatpersonen* gut, ja vollkommen zweckgemäfs, für eigene Rechnung verwaltet werden *könne*. Die Geschichte beweiset es. Der Anfang der heutigen Post war ein Privatunternehmen, und noch jetzt ist die taxische Post, wie vorhin schon, im Grunde anders nichts. Das städtische Botenwesen des Mittelalters, der Keim der heutigen Postanstalt, war eine rein kaufmännische Unternehmung. Die fliegenden Boten der pariser Universität waren Privatanstalt. Bis in die neueste Zeit

waren

waren es die Briefpost zu Amsterdam, und die hamburger städtische Post nach Holland und Lübeck. Die *Auslagen* bei Errichtung und Unterhaltung der Post, sind auch so grofs nicht, dafs sie nicht von reichen Privatpersonen, selbst in einem grofsen Territorialbezirk, bestritten werden könnten. Die Anstalt ist ohne bedeutendes Risico, sie rentirt jeden Augenblick, die Besoldung der dabei Angestellten und die übrigen Unterhaltungskosten, insbesondere der Aufwand auf Pferde, werden fortwährend durch den Ertrag selbst aufgebracht, und die Unternehmer müssen, auf Verlangen, angemessene Sicherheit bestellen, in Absicht auf den Ersatz des etwa durch die Post verursachten Schadens. Wäre es nöthig, so würde leicht eine Gesellschaft durch Actien die nöthigen Fonds zusammenbringen, auf welchem Wege schon weit kostbarere und gefährlichere Unternehmungen zu Stande und Gedeihen gekommen sind.

Die Möglichkeit einer zweckmäsigen Privatverwaltung vorausgesetzt, dringt sich sogleich die wichtige Frage auf: *in welcher Art soll der Betrieb der Post, als Privatunternehmung, statt haben?* Dem alleinigen persönlichen *Ansehen* der Privatunternehmer, am wenigsten ihrer *Willkühr*, darf das so wichtige Postinstitut nicht preis gegeben werden.

den. Das soll, das braucht auch nirgend zu geschehen. Die Anstalt muſs *privilegiennäsig* betrieben werden. Ueberall stehe die Postverwaltung unter der inländischen *Souverainetät*, unter ihrem öffentlichen *Schutz*, unter ihrer *Oberaufsicht*, *Gesetzgebung*, *Polizei* und *Gerichtbarkeit*; nirgend fehle eine zweckmäsige *Controlirung* des Geschäftganges; überall herrsche *Publicität* bei PostAnordnungen g). Selbst eine eigene *Pflanzschule* für den Stand der Postbeamten, sorge, daſs ohne hinlängliche

g) In *Frankreich* wird die Postordnung für Extraposten, *jährlich* neu gedruokt, nebst allen Reiserouten, und dem, was bei jeder Station zu beobachten und zu bezahlen ist, auch mit der Post-Charte und allen neuen Veränderungen. Sie wird, zum Zeichen ihrer officiellen Autorität, mit dem Staatswappen und der eigenhändigen Unterschrift eines PostOfficianten, jetzt dem timbre du conseil d'administration des relais, versehen. Ehehin hatte sie den Titel: Liste générale des Postes de France, pour l'année 1774; jetzt: Etat général des Postes et relais de l'Empire français pour l'an. 1810.

Eine sehr zweckmäsige Einrichtung verbindet mit ruhmwürdiger Publicität, das *PostHandbuch* für das Königreich *Baiern*. München 1810. 8. Zugleich ein baierischer Code de poste!

liche Vorbereitung und Prüfung, Niemand an der Postverwaltung Theil nehme.

So kann die Post, sobald die Regierung nur will, selbst in der Hand der Privatunternehmer, das Ansehen und Wesen einer *Staatsanstalt* behaupten. So kann sie diejenige Ordnung, Einheit und Ausdehnung, denjenigen Zusammenhang erlangen und behalten, die ihrem Zweck angemessen, und schon deſswegen nothwendig sind, damit der Schaden, welcher durch das örtliche Deficit mancher Stationen unvermeidlich entsteht, durch den Ueberschuſs gedeckt werde, welchen die Anstalt im Ganzen liefert.

Schwerlich wird Jemand zweifeln, ob das Publicum einer Privatunternehmung dieser Art vollkommenes *Zutrauen* schenken werde? Die taxische hat es Jahrhunderte hindurch genossen; und wollte man das durch die Post verkehrende Publicum, Mann für Mann, über die Frage von der Vorzüglichkeit der Privatunternehmung abstimmen lassen, so möchten keine, oder sehr wenig schwarze Kugeln fallen. Die meisten würden es sogar als einen eigenen Vorzug *dieser* Unternehmung preisen, daſs ihr vor dem Richter, wenn man mit ihr zu rechten hätte, kein Ansehen der Person zu statten käme, und daſs sie nicht in einer Lage sich befände,

fände, welche sie reizen oder nöthigen könnte, sich um den Inhalt der Briefe und Depeschen zu bekümmern, im Gegentheil, dafs ihr höchstes Interesse darin bestehen müfste, die vollkommenste Zufriedenheit des ganzen Publicums zu verdienen, und sich des höchsten Grades von Zutrauen würdig zu machen. So wäre denn wohl für die Sicherheit des Briefgeheimnisses hier die wenigste Gefahr; und was Sachen von Geldwerth betrifft, die der Post anvertraut werden, so könnten die Unternehmer, wenn nicht schon ihre Lage überhaupt, und das Gewerbe selbst hinlängliche Sicherheit gewährte, zu Bestellung der nöthigen Caution angehalten werden.

"Aber das *KameralInteresse*"! . . . Auch dieses sollte nicht im Wege stehen. Wohl verstanden, soll es sogar bei einer Privatunternehmung eher gewinnen, als verlieren. *Gemeinnützigkeit* ist der charakteristische Vorzug der ächten Post. Von einer zweckmäsigen Postanstalt fordert man *richtigen* und *geschwinden* Lauf, *Sicherheit* für alle aufgegebene Briefe und Packete, *Bequemlichkeit* für Correspondenten und Reisende, gehörigen *Zusammenhang* der Haupt- und Nebenrouten, endlich für Alles, wozu die Post dient, *möglichst wohlfeile Preise*. Erfüllt die Post diese Forderungen, dann ist sie dem Staat in jeder Beziehung unendlich nützlich.

lich. Bei der grössern Lebhaftigkeit des Verkehrs, den sie durch ihre Einrichtung und durch die Wohlfeilheit ihrer Preise veranlafst und begünstigt, wird sie nicht nur hinlänglich rentiren, um an die Staatscasse eine ansehnliche Gewerbsteuer zu entrichten, sondern sie wird auch die Einnahme der Staatscasse indirecte, durch den vermehrten Verkehr, beträchtlich erhöhen, ungerechnet die vielfachen, von ihr bewirkten, oder beförderten Staats- und Privatvortheile, die sich nach Geld und Einnahme nicht schätzen lassen, oft aber noch weit wichtiger sind, als die übrigen.

Eben darum sollte auch bei *Besteuerung* der Post ein *billiges Maas* gehalten werden. Der Staat selbst ist wesentlich dabei interessirt, dafs der allgemeine Verkehr durch die Post möglichst erleichtert werde. Es mufs also die Auflage dem guten und wohlfeilen Betrieb der Post so wenig hinderlich seyn, als nur immer möglich. Selbst der, für Gewerbe anderer Art, bei Staatsauflagen übliche Maasstab ist hier nicht geradezu anwendbar. Bei jenen Gewerben steht meist der Industrie der Unternehmer, mithin der Erhöhung des Ertrags, ein weiteres Feld offen, sie greifen ungleich weniger, weit nicht so vielseitig in das allgemeine Räderwerk des staatsbürgerlichen Verkehrs, als die Post, und

die

die Auflage ist bei ihnen nicht selten ein Mittel, die Industrie zu wecken, zu unterhalten, zu erhöhen.

Das *KameralInteresse*, richtig verstanden, wird sonach bei gehöriger Privatunternehmung der Post, offenbar *nicht gefährdet*, sondern *eher befördert*. Indefs, ohne Geständnifs angenommen, der Geldeinnahme des Staates geschähe, bei einer solchen Einrichtung der Post, einiger Eintrag; so ist doch unverkennbar, dafs das Wohl des Staates und der Einzelnen überwiegend dabei gewinnen würde. Welcher Staatsmann könnte, in diesem Fall, engbrüstig genug seyn, zu zweifeln, auf welche Seite die Wagschale sich neige? Eine Regierung, welche hier den überwiegenden Vortheil des Staates und der Einzelnen erkennt, und doch nicht mit landesväterlicher und cosmopolitischer Kraft sich entschliessen könnte, durch Aufgebung eines Theils des bisherigen Postgewinnes, seinem Gemeinsinn, seiner Gerechtigkeit und Grofsmuth ein Opfer zu bringen, würde kränkeln an Schwäche. Traurig, wenn man über diese nicht Herr zu werden vermöchte, und verzöge, die böse Zeit zu erwarten, wo Noth zu Selbsterkenntnifs zwingt! . . .

Vier Jahrhunderte vor Christus, sagte der chinesische Confutzée: "die wahre Ehre eines Fürsten besteht

besteht nicht darin, dafs er reich ist, sondern dafs er reiche Unterthanen machen kann".

Markgraf Carl Friedrich von Baden opferte, in dem J. 1783, ganz unbedenklich dreissig tausend Gulden jährlicher Einkünfte, durch Aufhebung der Leibeigenschaft, weil in seiner ächten Fürstenseele die Ueberzeugung von der Schändlichkeit und Schädlichkeit des leibeigenschaftlichen Verhältnisses der Staatsbürger lebhaft geworden war. Die französische Versammlung der Notablen hob 1787 die Gabelle oder Salzsteuer auf, ungeachtet sie fünfthalb hundert Jahre (seit 1342) in den meisten Provinzen Frankreichs üblich gewesen war, und nach dem letzten bail von 1786, ein jährliches Pachtgeld von neun und funfzig Millionen 500,000 Livres lieferte. Aber sie war eine der drückendsten, am ungleichsten vertheilten Abgaben, und der Sittlichkeit der Nation höchstgefährlich. Der Abstand zwischen dem höchsten und niedrigsten Salzpreis in den einzelnen Provinzen, war von 10 Groschen bis zu 18 Thaler für das Pfund; denn in einer Provinz kostete das Pfund Salz 30 Sols, und in einer andern 63 Livres. Ausser den 59½ Mill. Livres Pachtgeld, zahlte die Nation noch an Hebungs- und Administrationskosten, bei 15 Mill. Livres; und ungefähr 4 Millionen frafs jährlich das Faufaunage oder die

die SalzContrebande. Es kostete also der Salzpacht der Nation jährlich volle neun und siebenzig Millionen Livres. Dabei war der Salzhandel, die Viehzucht und das Einsalzen des Fleisches und der Fische sehr gehindert. Zudem wurden noch jährlich ungefähr 300 Menschen auf die Galeeren geschickt, wegen SalzContrebande, und man zählte Jahr aus Jahr ein auf den Galeeren 17 bis 1800 Faufauniers. Unter diesen Umständen hielt es die Versammlung der Notablen für unerläfsliche Staatspflicht, die Gabelle, welche der Cardinal Richelieu die köstlichste Perle in der französischen Krone zu nennen pflegte, diesen impôt infernal, aus der Staatseinnahme sofort wegzustreichen. Ein rühmliches Beispiel dieser Art haben, in der neuesten Zeit, seit 1803, die meisten teutschen Regierungen gegeben, durch Aufhebung des JudenLeibzolles, dieser Abgabe, die einen schimpflichen Unterschied zwischen Menschen machte.

Stünde einmal bei den Regierenden die Ueberzeugung fest, dafs aus blossen Finanzgründen, die Postverwaltung in den Händen des Staates *nicht* seyn müsse, dafs vielmehr bei dieser Staats- und Weltanstalt, auf Seite der Staaten ein ganz reines, staats- und weltbürgerliches Interesse vorwalten müsse, dann wäre für richtige Entscheidung der grossen Frage: *Wem die Postanstalt anzuvertrauen sey?*

sey? der Hauptschritt gethan. Denn soll die Post als KammerRegie überall nicht behandelt werden, so kann eine Regierung nur verpflichtet seyn, diejenige Art von Postverwaltung eintreten zu lassen, bei welcher diese unendlich wichtige TransportAnstalt am meisten ihrem Zweck gemäfs, das heifst, auf die sicherste, geschwindeste, bequemste, und wohlfeilste Weise, verwaltet wird, und so den höchsten Grad von Gemeinnützigkeit erreicht.

Pflicht und Erfahrung geben die Lehre, dafs durch KammerRegie, durch *Verwaltung für Rechnung des Staates*, so auch durch temporäre *Verpachtung*, jene höchstwichtige Absicht weit weniger erreicht werden könne, als durch *privilegienmäsige Privatverwaltung*. Die Post ist eine Art des Transport - oder Speditionshandels, und dieser eignet sich am besten zu einem Privatgewerbe. Privatgewerbe aber, so lang es an Privatunternehmern nicht fehlt, treibe der Staat selbst nicht. Er treibt sie, in der Regel, schlecht, und nie so wohlfeil, als Privatunternehmer, die am fleissigsten arbeiten, und am sichersten rechnen, um die beiden Jahresenden, ohne Verlust, zusammenzuknüpfen. Auch zieht er, sobald er sich nicht als Monopolisten aufdringt, und hohe Taxen macht, nie denjenigen Vortheil heraus, den die Industrie des Privatmannes

sich

sich zu verschaffen weifs. Die Staatsbefugnisse der OberAufsicht, der Gesetzgebung, der Polizei, der Gerichtbarkeit, der Finanzhoheit, bleiben hiebei in voller Kraft.

*

Doch sind Einheit und Allgemeinheit der Postanstalt, in einem grossen Raum, nöthig, zu einer ganz zweckmäsigen Einrichtung und Verwaltung.

Ausschliessend, und in *möglichst grosser Ausdehnung* werde die Post, selbst von dem Privatunternehmer, verwaltet. So überwiegend bei Privatgewerben die Nachtheile sind, welche Monopole nach sich ziehen, so verhält es sich doch mit der Post gerade umgekehrt. Ihre Natur, ihr Zweck vertragen keine Concurrenz, keine Rivalität, keine Postmascopei; sie gebieten *Einheit* und *Allgemeinheit* der Anstalt.

Ueberall mufs hier *Einheit* und *Zusammenhang* seyn, in einem angemessenen, freien Spielraum *h*). Je einfacher bei dem Postwesen die Manipulation ist, je weniger Umsätze, Umspedirung und Auswechslung der Correspendenz nöthig sind, desto schnel-

h) Germania II, S. 38 ff.

schneller, wohlfeiler und sicherer, mithin desto wohlthätiger wirkt die Anstalt, gerade wie der Handel. Wie der Flufs nur durch Zuflüsse schiffbar wird, so erlangt auch die Postanstalt nur durch eine verhältnifsmäsige Menge von Correspondenzzweigen, die Mittel zu vollkommnerer Subsistenz. Niemand zweifelt, dafs Einheit in dem Münzfufs, in Maas und Gewicht, für Teutschland von wesentlichem Nutzen seyn würde. Noch weit mehr gilt dieses von der Post, deren Zweck und Natur nichts mehr widerstrebt, als Zerstückelung und Vervielfältigung. In dem Postrevier ergiefsen sich allenthalben die CorrespondenzBäche in Flüsse, die Flüsse in Ströme, die Ströme in Seen und Meere. Wo *ein* Postbezirk kaum Bäche hat, da entsteht nie ein Flufs; wo sich nur mit Mühe ein Flufs bilden kann, da kommt es nie zu einem Strom, am wenigsten zu einem See oder Meer. Hat der Strom Bäche und Flüsse in hinlänglicher Menge an sich gezogen, dann erst wallt seine Masse mächtig, sicher, unaufhaltbar, ihrem Ziele zu.

Eine kräftige, zweckmäsige Postanstalt mufs auf eine beträchtliche Menge von Routen, und auf eine verhältnifsmäsige Anzahl von Haupt- und NebenCursen berechnet seyn. Die Routen, grössere und kleinere, durchkreuzen das ganze Landesgebiet;

im

im Einzelnen ziehen sie die abgehenden Briefe an sich, setzen die ankommenden an ihre Bestimmungsörter ab, und dienen ausserdem noch vorzüglich dem Briefverkehr in der Nähe. Für die Ferne, kommen die Briefe von den Routen auf Curse, auf denen sie sich in Masse fortbewegen; denn die Curse sind bestimmt für den von mehreren Routen zusammenströmenden Correspondenz-Lauf.

So verbreitet sich das System der Routen über das Einzelne, das System der Curse über das Ganze. Die BachRouten fallen in FlufsRouten, diese in StromRouten, und bei jedem solchen Einfall, an jedem Hauptabsatz- und AufgabeOrt, mufs eine angemessene Verwaltungsanstalt, ein Hauptbüreau, dort ein Postamt, hier ein Oberpostamt (ein Coblenz, Confluentia), wachen. An jedem Haupt-Correspondenzort bildet sich ein Postsee, ein Haupt-Correspondenzort mufs mit den nächsten Orten derselben Art und Mittelorten durch Communications-Linien (Curse und Routen) zusammenhängen, und das grosse überall verbreitete Ganze wird aus *einem* Mittelpunct übersehen, geordnet, geleitet, beherrscht. Routen und Curse, Influenzen und Combinationen, Haupt- und InterimsPacketschlüsse, Umsetz-, Abstofs- und Absatzorte, Alles fordert die

genaueste Rücksicht. Auf allen Routen, auf allen Cursen mufs eine zweckmäsige Instradirung statt haben, es mufs der Abgang und die Ankunft der Posten in Ort und Zeit zusammentreffen. Auf den Cursen bestimmen Bedürfnifs und Bequemlichkeit der HauptCorrespondenzorte, überhaupt die Verhältnisse, worauf die Correspondenz sich gründet, wohin auch die zu combinirenden Influenzen gehören, die Zeit der Ankunft und des Abganges an den Haupt- und IntermediärOrten, und nach diesen richtet sich Ankunft und Abgang auf den Expeditionen der Neben- oder SeitenRouten, damit die Briefe ohne Aufenthalt und Umtrieb spedirt werden. So, aber auch nur so, gewinnt das Ganze *Kraft* und *Ansehen.*

Alles dieses gilt aufs wenigste von der *Brief-* und *Extrapost.* Auch wird in *Frankreich* nur die Briefpost (poste aux lettres) für Rechnung des Staates verwaltet. Die Extrapost (poste-relais) ist den Posthaltern (maîtres des Postes) ganz für eigene Rechnung überlassen. Auch sind diese, für einen bestimmten Preis, verpflichtet, zu Fortschaffung der ordinären Brieffelleisen, welche jedesmal ein Courier auf der ganzen Route begleitet (service des malles), und zu dem Transport der StaatsEstafetten. Die Aufsicht über die Briefpost und die Posthalter,

führt

führt das kaiserliche Conseil d'administration des postes et relais, zu Paris. Die *Diligencen* oder *Postwagen* (messageries, diligences ou voitures publiques partant à jour et heure fixes) sind PrivatUnternehmungen, unter öffentlicher Autorisation, gegen bestimmte Abgabe an den Staat. Die wichtigste Unternehmung dieser Art ist zu Paris, in Notre-Dame des victoires, die Entreprise générale des messageries, ein Mittelpunct für den Staats- und Privatverkehr, nach allen Puncten des französischen Kaiserreichs, so wie nach dem Auslande. Wegen ihrer bekannten Solidität hat diese Societät ausschliessend die Versendung desjenigen Geldes, welches von den verschiedenen AdministrativBehörden des Staates nach Paris, oder von Paris in die Departements übermacht wird. Die Theilnahme an dieser Societät wird durch Actien bestimmt, und die Direction führt das Conseil de l'entreprise générale zu Paris, dessen Mitglieder von den Actionären niedergesetzt werden. Auf andere PrivatUnternehmungen dieser Art hat dieses Conseil keinen Einfluſs. — Ausser den Diligencen giebt es noch pataches ou Carioles, eine Art fahrender Boten, die auch Reisende mitnehmen, kurze Tagreisen machen, ohne Pferdewechsel (allant à petites journées, sans relayer), ebenfalls concessionirte PrivatUnternehmungen.

In

In *Teutschland* liefert der *Postwagen* verhältnifsmäsig einen weit geringern NettoErtrag, als die übrigen Posten. Dennoch ward er seither gewöhnlich für Rechnung der PostCasse unterhalten, und die Posthalter erhielten aus ihr, für Pferde und Postillone eine bestimmte Vergütung, die nach dem Preise der Fourrage sich richtet, und oft sehr mittelmäsig angesetzt ist, weil dagegen der Ertrag von Extraposten, Courieren und Estafetten den Posthaltern entweder ganz, oder doch so überlassen ist, dafs sie nur eine Tantième an die PostCasse abgeben. Wegen des geringern Ertrags, sind auch der PostwagenRouten weit weniger, als der Brief- und ExtrapostRouten. Dagegen ward für den Transport der Packete und das Fortkommen der Reisenden, das Boten-, das Mieth- und Landkutschenwesen, unter Aufsicht der Regierung, und gegen Concessionsgeld, mehr oder weniger gestattet.

Grofs sey der *Raum*, über welchen *eine* Postanstalt sich verbreitet. Auf eine Erdscholle läfst sich nicht einzwängen, was nur in einem Reich gedeihen kann. Dieselbe Verwaltung erstrecke sich, bei Staaten von mittlerer Grösse, nicht nur über das ganze Staatsgebiet, sondern auch über das Landesgebiet benachbarter Staaten. Dieses fordert dringend das gemeinschaftliche Interesse der Staaten und

des

des Publicums; es geht hervor unmittelbar aus dem Zweck der Postanstalt, und ist Hauptbedingung ihrer Vollkommenheit.

Ein *kleiner* Staat hat nicht die Richtung der ausländischen Correspondenz in seiner Gewalt, und selten stehen ihm hinlängliche Mittel zu Gebot, dieselbe an sich zu ziehen. Seine Postnachbarn schneiden ihm alles PostTransito ab, so viel nur immer möglich, oder sie wissen sich eine DurchgangsPost politisch zu erzwingen. Ist er, wie gewöhnlich, kein Handelsstaat; so kann die Post, eingeschränkt auf die LandesCorrespondenz, die Kosten ihrer Unterhaltung nicht aufbringen. Fällt man dann auf die Idee, durch Postbann und Erhöhung des Tarifs, der Post aufzuhelfen, auch wohl durch Fufspost, oder durch seltenere Expedition der Postfelleisen; so leidet das Publicum, und dennoch gedeiht die Post nicht.

Um Routen und Curse, Transito, Esito, Influenzen und Combinationen vortheilhaft einzurichten, dazu gehört ein *angemessener Landesbezirk* und ein *gewisses Verhältnifs der Correspondenz*, welches durch die Länder und ihren Verkehr bestimmt wird. Unverträglich ist daher ein durchgangiges ProvinzialPostsystem mit der Lage von Teutschland und mit der Natur des Postinstituts.

Es

Es ist unmöglich, dafs eine Postanstalt gedeihe, in einer Nufs, oder auf einem Riemen. Einer TerritorialPotenz mit einem Exponenten von 10,000 Kilomètres carrés, fehlt es an einer Hauptbedingung zu einer für das allgemeine Beste vollkommen wirksamen Postanstalt. Schon darum sind die PostEnclaven (isolirte kleine Postbezirke, von einem fremden grössern Postbezirk umgeben) für die Postcasse lästig, und für den Postverkehr höchstnachtheilig. So die westphälische Post in Schmalkalden, die königl. sächsische in Schleusingen, die frankfurtische in Wetzlar.

Der Zusammenhang der Post wird um so vollkommener, der Correspondenzlauf um so sicherer und geschwinder, die Manipulation, Uebersicht und Direction verhältnifsmäsig um so leichter, die Unterhaltung um so weniger kostbar, folglich der Tarif, wie bei jedem Gewerbe, das ins Grosse getrieben wird, um so niedriger, je grösser der Bezirk ist, über welchen dieselbe Anstalt sich verbreitet. Ihre Oekonomie und Manipulation kann dann auf ein grosses Ganze berechnet werden, und die GeneralDirection ist unbedeutend kostbarer, wenn sie einen Bezirk von 8 bis 10,000, als wenn sie einen von 1 bis 2000 Quadratmeilen zu übersehen hat. In solchem Verhältnifs können Einheit, Ordnung,

Ge-

Geschwindigkeit, Bequemlichkeit und Wohlfeilheit leichter, mithin der Zweck am vollkommensten erreicht werden.

Ein Spielraum, durch einen District wie Teutschland, ist nicht zu grofs für *eine* Poststanstalt, die einen möglichst hohen Grad von Vollkommenheit erreichen soll. "Ich wünsche nicht" — sagte, vor dreizehn Jahren schon, ein kundiger Ungenannter *i*) — "dafs man das traurige Experiment mache, und sich einmal ein halb Jahrhundert lang die Briefe erbrechen, verspäten, herumführen, vertheuern, und am Ende gar stocken lasse, und dann doch wieder zu *einer* Entreprise zurückgreife, die das Haus Taxis alsdann nicht mehr unternehmen kann, welches dennoch mit Undank hinausgedrückt werden will. O wann werden die Menschen einmal billig, um klug, und klug, um billig zu seyn? Das, was alle Theoretiker für *einen* Staat calculiren und eingestehen, das ist, aus höhern Gesichtspuncten betrachtet, nicht für *einzelne teutsche* Staaten, sondern für *Teutschland* wahr, anwendbar, zweckgemäfs. Was verblendet euch denn, die Anwendung nur auf das erste, und nicht auf das Ganze zu machen?

i) Germania II. (Hamb. 1798. 8.), S. 77.

chen? — Alles Sträuben in diesem Punct, ist nur Hinderung des boni communis maximi."

* * *

Wünsche! — Hoffnung? —

Den höheren Gesichtspunct der Postanstalt, das Allerwichtigste, aufzufassen, zu entwickeln, und in klares Licht zu setzen, war die Absicht dieser Abhandlung. Es sollten nicht, für jetzt, *Mängel* und *Mifsbräuche* gerügt und geschildert werden, die hie und da der Postverwaltung, in ihren verschiedenen Zweigen, zur Last gelegt werden. Dieser Aufsatz war nicht bestimmt, Erläuterungen und Supplemente zu Hönn's BetrugsLexicon, und Vorschläge zu einer verbesserten PostTechnologie, zu Verhütung und Abstellung solcher Mifsbräuche zu liefern, die bei einem so vielarmigen Institut wohl zahlreich zu mindern, doch nie ganz zu vertilgen sind, wovon bei anderer Gelegenheit die Rede seyn kann. Es sollte kein Commentar geliefert werden zu der Aeusserung jener Reisenden in einem teutschen Lande, denen Post und Polizei so beschwerlich fielen, dafs sie versicherten: "sie führen gern sechs Meilen um, wenn es ihnen möglich sey, dieses Land und seine Posten zu meiden." Auch wollte man

nicht

nicht das Postgeheimniſs (secret de la poste) — ganz ein Gegensatz mit dem Briefgeheimniſs, der Unverletzlichkeit der, der Post anvertrauten Briefe und Effecten, — enthüllen, und Verwahrungsmittel dagegen mittheilen. Dieses ist schon anderswo von dem Verfasser geschehen *k*), für die, welche nicht gleich gesinnt sind mit dem geistreichen Prinzen von Ligne *l*).

Nur klar und unbefangen, wohlmeinend mit dem Staat und den Staatsgenossen, sollte gezeigt werden, dafs die Vollkommenheit des Postwesens, auf *Einheit*, *Allgemeinheit*, *Ausbreitung* (Universalität auf einer grossen Area), *Zusammenhang*, *Freiheit*, *Sicherheit*, *Geschwindigkeit* und *Wohlfeilheit* beruhe; dafs der Gegensatz von diesem allen, in Zerstückelung, Unterbrechung, Beschränkung, Lähmung und Vertheuerung bestehe; dafs die zerstückelnden und zersplitternden ProvinzialPosten, den höhern Zweck der Postanstalt, und jeden bedeu-

k) In seiner Kryptographik oder Lehrbuch der Geheimschreibekunst (Chiffrir - und Dechiffrirkunst) (Tübingen 1809. gr. 8.), §. 17 — 29.

l) "Cela me plaît d'écrire tout simplement par la poste. On est lu par son souverain sans lui adresser la lettre. C'est le moyen de risquer des confidences." Lettres et pensées du Maréchal Prince de *Ligne*. 1808.

deutenden Schritt zu ihrer Vervollkommnung vereiteln; dafs auf die verkehrte Frage: was müfsten die Regierungen unsers Vaterlandes thun, *die Post zu verderben*, das heifst, den Kreislauf der Cultur zu stören, und dem Verkehr aller Art auf das empfindlichste zu schaden? — nach Theorie und Praxis, selbst nach bewährter Erfahrung, bündiger nicht geantwortet werden könne, als: erhebet das System der *TerritorialIsolirung* (die TrennungsPolitik, das Grenz- oder ProvinzialPostsystem), der *Taxerhöhung*, des übertriebenen *Postbannes* oder der Zwangpost, überall zum herrschenden! . . .

Das Beispiel, wie der Post in Teutschland gründlich wieder aufzuhelfen sey, ist (nur weit noch nicht in hinlänglichem geographischem Umfang) in verschiedenen teutschen Staaten schon gegeben, und bewährt gefunden. Es bedarf also nicht erst einer Erfindung, auch keiner Probe. Und es kann nicht schwer seyn, auszumitteln, in welchem der verschiedenen teutschen Postbezirke, die Postanstalt ihren Zweck am besten erreiche, wo sie, im Ganzen, sich einer grössern Zufriedenheit des Publicums zu erfreuen habe?

Die *Aufgabe* ist: wie das jetzige strenge TerritorialSystem mit dem allgemeinen Interesse, das heifst, die unbeschränkte Ausübung der Souveraine-

täts-

tätsrechte über die Post, in dem ganzen Umfange des eigenen Staatsgebietes, mit der gewerbmäsigen Einheit oder Universalität der Postanstalt in dem ganzen Umfang, wenn nicht aller, doch der meisten Bundesstaaten, und mit möglichst niedriger PostTaxe zu verbinden sey?

Unbeschränkt bleibe jedem Souverain, in Seinem Lande, das *Postregal*, die Oberaufsicht, die Gesetzgebung, die Polizei, die Gerichtbarkeit, die Finanzhoheit über das ganze PostInstitut *m*). Die *Postverwaltung* sey eine einzige, allgemeine Privatunternehmung, unter *einer* CentralAdministration, mit zweckgemäsen Privilegien und Immunitäten *n*); doch fortwährend beobachtet, in jedem Postsprengel, von eigenen inländischen Commissären, und nach einem billigen Maasstab besteuert; dieselbe Postverwaltung, die innere Regie und Oekonomie,

---

m) Des Verfassers Staatsrecht des Rheinbundes, §. 331 (332) ff.

n) Eine gewisse *garantirte Unabhängigkeit*, in ihrer gewissenhaften *amtlichen* Wirksamkeit, sollte den *Postbeamten*, wie den Justizbeamten, bewilligt seyn! . . . Wer wirkt mehr und nützlicher, als sie, für das Allgemeine? Und wessen amtliche Wirksamkeit bedarf mehr, als der ihrige, der Befreiung von jeder fremden Einmischung?

nomie, erstrecke sich, gleichförmig, ohne übertriebenen Postzwang, wenn nicht über alle, doch über die meisten Bundesstaaten, damit nicht Interesse und Verwaltungsart mit wenigen Quadratmeilen wechsle, und ein particuläres Interesse gegen das andere, alle zusammen gegen das allgemeine Interesse, fortwährend gespannt werden.

So wird Wohlfeilheit des Porto, Einheit und Gleichförmigkeit der Verwaltung in vielfachem Landesgebiet, mit dem Recht und Interesse der einzelnen Staaten, folglich das allgemeine Interesse mit dem besondern, überall auf das vollkommenste vereinigt. So gelangt man, durch ein Datum und Retentum, zu einem billigen und gemeinnützlichen Vergleich. Die Autonomie der Souveraine, das StaatsInteresse, die Convenienz der Unterthanen, wird gerettet.

Noch darf der Vaterlandsfreund, der Staats- und Weltbürger, die Hoffnung nicht sinken lassen, dafs der Genius der Teutschen, nach solchen Grundsätzen, wieder wohlthätig über die Postanstalt walten werde.

In allen andern cultivirten Staaten von Europa, ausser Teutschland, ist die Postanstalt auf Einheit in einem möglichst grossen Flächenraum berechnet. Nirgend eine solche Zerstückelung und

Ver-

Verkleinerung der Postbezirke, wie in Teutschland. Aber gerade Teutschland sollte vor allen andern, wenigstens jetzt noch in dem Umfang des rheinischen Bundes, in Hinsicht auf die *Post* als ein *Gesammtstaat* behandelt werden; denn gebietet irgendwo das allgemeine Interesse, die Post nach weltbürgerlichen Grundsätzen zu behandeln, so ist es gewifs hier. Nirgend anders ist die Post so sehr, wie in Teutschland, geeignet, den Schlufsstein in dem Postgewölbe von Europa zu machen; denn nirgend treffen die cosmopolitischen Postverhältnisse von Europa so zusammen, wie in Teutschland, dem Mittelpunct dieses Welttheiles. Der gröfste Theil der ausländischen Correspondenz aller europäischen Staaten, wird von der teutschen Post, wie von einem allgemeinen SaugaderSystem, angezogen. Ganz NordEuropa correspondirt mit Süd-Europa, und umgekehrt, durch Teutschland; der (in ruhigen Zeiten äusserst lebhafte) Briefwechsel von England und Holland mit der Schweiz, mit Italien, Oestreich, Ungarn, Böhmen, Polen, Rufsland, auch grossentheils mit Dänemark und Schweden, zieht durch Teutschland; eben so fast alle Briefe, welche aus diesen Staaten über England und Holland nach Amerika und Ostindien gesendet werden. Kein anderes Land hat so mannichfaltige und

so

so wichtige PostCommunicationsLinien aufzuweisen, solche TransitoCorrespondenzMassen zu transportiren. In Teutschland *kreuzt* sich also, mehr wie irgendwo, das *PostTransito* aus allen europäischen Staaten, und die teutsche Post ist die *Haupt-Speditions-* oder *Transportanstalt*, die Postmeisterin, für ganz *Europa*.

Demnach gebietet das gemeinsame Interesse von Teutschland und Frankreich, von Europa, das teutsche Postwesen in seinem jetzigen fragmentarischen Esse *nicht* zu lassen, sondern dasselbe zu einem *bessern Seyn*, zu einem *teutschen*, zu einem, so viel möglich, *weltbürgerlichen Ganzen* zu erheben. Dieses kann ohne Verzug geschehen, sobald der *Protector* in Seinem cosmopolitischen Sinn, sobald die *teutschen Regierungen*, in Ihrer bewährten Weisheit, ernstlich wollen. Die *Mittel* der bessern Einrichtung und Subsistenz liegen frei vor Augen. Die *Hindernisse*, welche eine übelverstandene Kammerphilosophie in den Weg legen möchte, sind leicht zu besiegen. Ist den Bundesstaaten an dem Zweck Alles gelegen, so geht hieraus von selbst die Nothwendigkeit hervor, die durch ihn bedingten Mittel anzuwenden. Dafs eine souveraine Regierung *sich selbst Gesetze giebt, zum allgemeinen Besten*,

Besten, ist eines der edelsten Ideale des menschlichen Geistes . . . .

Es gehört sogar zu den sehr interessanten frommen Wünschen, dafs alle Staaten, die als Mitglieder der *europäischen* Völkergemeinschaft sich betrachten, die UniversalNatur des Postwesens beherzigen, und so viel nur immer Localverhältnisse es zulassen, zu gleichförmiger Einrichtung und Verwaltung des Postwesens, insbesondere zu einem gewissen Typus in Taxirung und Behandlung der nach und von dem Ausland aus-, ein- und durchgehenden Briefe, durch Uebereinkunft sich förmlich verpflichten möchten.

Wenn in der *rheinischen BundesActe*, bei der sichtbaren Eile, womit die Schöpfung des Bundes von statten gieng, einer, für Teutschland und Frankreich, für alle cultivirten Staaten von Europa, in jeder Beziehung so wichtigen Anstalt, wie die Post, nicht *ein* Wort gewidmet ward, so ist man wohl nicht berechtigt, solch ein Schweigen für judiciös zu halten. Gewifs lag es eben so wenig in dem Willen der erhabenen BundesSouveraine, als in der Absicht des grossen Stifters des Bundes, eine Anstalt, die erst kurz vorhin, unter Seinem bestimmenden Einflufs, eine gesicherte Existenz, in angemessenem Umfang, erhalten hatte, fortan ihrer

cos-

cosmopolitischen Aufmerksamkeit zu entziehen, sie ungünstiger Zerstückelung und Behandlung in dem rheinischen Staatenverein so zu überlassen, dafs ein neuer unumschränkter Herrscher über fünf tausend Seelen, das Postwesen gerade so, wie ein anderer über fünf Millionen, als unbeschränktes Eigenthum und Finanzregal behandeln dürfe; dafs ein allgemeines IsolirungsSystem, in Absicht auf das Postwesen, auf dem Areal des Bundes herrschend werde; dafs ein, mit der natürlichen Freiheit zu weit ausgedehnter Postbann eingeführt und durchgesetzt werde; dafs der PostTarif willkührlicher Erhöhung ausgesetzt, und so jeder Verkehr, durch die Post beliebig erschwert, gemindert, gehemmt, dafs Verkehr und Cultur aller Art zu Rückschritten genöthigt werde. Wohl konnte, bei dem eigenen grossen Interesse, welches der Protector, und jeder einzelne Bundesstaat an dem teutschen Postwesen hat, dieser hochwichtige Gegenstand einer nachfolgenden Bestimmung vorbehalten bleiben.

Möge demnach das längst verheissene *FundamentalStatut* des rheinischen Bundes, die heilsame Vorschrift des westphälischen Friedens (XI. 1.) für alle Bundesstaaten aufs neue, doch bestimmter, festsetzen: "Die unmäsigen Post- und alle andern "ungewöhnlichen Beschwerden und Hindernisse,

"durch

"durch welche Handlung und Schiffahrt (und jeder "andere nützliche Verkehr) geschwächt werden, sol-"len gänzlich abgestellt werden" .... Oder möge, in dessen Ermanglung, der *vereinte Wille*, wo nicht aller, doch der meisten, erhabenen *Bundes-Souveraine*, in seiner Weisheit, mit wahrhaft landesväterlicher und weltbürgerlicher Gesinnung, in Absicht auf die Post sich zu conventionellen Maasregeln bestimmen, welche diesem Palladium der allgemeinen Cultur, grössere Einheit, Ausdehnung und liberalere Wirksamkeit wiedergeben!

Ein Wiederruf mancher, eine Milderung anderer Grundsätze, die in den letzten Jahren so schwer auf dem Postwesen lasteten, wäre ein grosser Schritt zu Beförderung des Gemein- und Privatwohls. Sie würden zu den heilsamsten *Veränderungen* gehören, die, NAPOLEONS Verkündigung zufolge o), "*auf der Oberfläche von Europa noch vorgehen* "*werden.*"

o) In der Antwort vom Thron herab an die Deputirten von Holland, in der feierlichen Audienz am 15. Aug. 1810. *Moniteur* vom 16. Aug. 1810.

Druckfehler.

S. 19, Z. 9, von unten, statt Curialstimme, l. Curiatstimme.

S. 23, Z. 23, von oben, statt erregt: Neid, l. erregte Neid.

S. 76, gegen das Ende, unter die hinterste Rubrik: *faches Briefporto*, Z. 5 von unten setze 3 — Z. 4 v. u. setze $3\frac{1}{2}$ — Z. 3 v. u. setze 4 — Z. 2 v. u. setze $4\frac{1}{2}$.

S. 80, Z. 6 v. u. nach dem Wort *zahlt*, statt : setze ,

S. 81, Z. 12 v. u. statt Packete, l. *Packeten*, u. Z. 11 v. u. statt Gelder, l. *Geldern*.

Nachtrag.

Auf S. 218 Z. 4 v. unten nach den Worten: erfreuen habe? lies noch folgenden Zusatz.

Auch ist nicht schwer, vorherzusehen, wohin, bei längerer Fortdauer und Ausdehnung des jetzt grossentheils herrschenden PostSystems, es endlich mit der Post selbst kommen müfste. An vielen Orten würde man genöthigt werden, statt der täglichen reitenden Post sich zu begnügen mit einer zweimaligen in der Woche, statt der reitenden mit Fufspost, statt des Postwagens mit einem einspännigen Karren, nach Art der französischen Pataches, oder gar mit Eselspost, mit Transportirung der Packete auf Eseln (poste aux ânes), da schon jetzt die ganze Ladung manches Postwagens auf einen Esel gepackt werden könnte.

Druckfehler.

S. 33, Z. 13, v. o., st. möchten l. mochten.
— 146, — 10, v. o., st. so bald l. sobald.
— 148, — 2, v. o., st. odorere l. odor e re.
— —, — 5, v. u., st. giebt l. galt.
— —, — 4, v. u., st. den l. der.
— 162, — 12, v. o., st. Sympton l. Symptom.

Verzeichniss einiger auf Kosten des Verlegers dieses Buchs erschienenen Werke, die um beigesetzte Preise durch alle Buchhandlungen zu erhalten sind:

Jensen, Heinr., System der reinen und angewandten Staatslehre für Juristen und Kameralisten. *Zweite* verbess. Ausg. 2 Thle, gr. 8. 1804. 4 Rth 6 fl

— — Versuch einer systemat. Entwicklung der Lehre von den Staatsgeschäften, und zwar in Hinsicht ihrer formalen Bestimmung; für angehende Staatsbeamte, 2 Thle, gr. 8. 1800. 802. 2 Rth 20 gr 4 fl 15 kr

— — Materialien zur Polizey-Kameral- und Finanz-Praxis für angehende praktische Staatsbeamten. 3 Bde 5 Rth 6 gr 8 fl 15 kr

— — über das Studium der sogenannten Kameralwissenschaften zur Beherzigung für Juristen und Kameralisten. 16 gr 1 fl

Dictionnaire, françois-allemand et allemand-français, a l'usage des Ecoles et de l'Etat bourgeois, oder: Französisch-deutsches u. deutsch-französisches Handwörterbuch, welches ausser den gewöhnlichen Wörtern zum Lesen der französischen Schriftsteller und zu den Stylübungen, auch alle neufranzösischen Wörter, ingleichen die Kunstwörter der Kaufleute und Professionisten enthalt; bearbeitet von J. F. Memmert u. J. H. Meynier, gr. 8. 1800—802. (5 Rth 8 gr 8 fl) bis Ende dieses Jahrs (1811) für 2 Rth 16 gr oder 4 fl 48 kr

Dictionnary, a compleat english-german, german-english etc. oder vollständiges englisch-deutsches u. deutsch-englisches Lexicon, worin nicht nur die in andern Wörterbüchern aufgeführten Wörter, sondern auch die Ausdrücke aus der Naturgeschichte, Landwirthschaft, Marine, des Handels, der Rechte und ihrer Gerichtshöfe, der Volkssprache und der Provincialismen enthalten sind, herausgeg. von Joh. Christ. Fick, 2 Bände, gr. 8. 1802. 3 Rth 12 gr 6 fl

Fabri, Joh. Ernst, Encyclopädie der historischen Hauptwissenschaften und deren Hülfsdoctrinen: Archäologie, Alterthumskunde, Chronologie, Diplomatik, Epigraphik, Genealogie, Heraldik, Hieroglyphik, Mythologie, Numismatik, Sphragistik, Toponomie, politischen Arithmetik; zu akademischen Vorlesungen, gr. 8. 1808. 2 Rth 3 fl

Goldfuss, Dr. G. A., die Umgebungen von Muggendorf. Ein Taschenbuch für Freunde der *Natur* und *Alterthumskunde;* mit Kupfern und einer Gebirgskarte, 12. gebunden mit Futteral 2 Rth 3 fl

Harl, Joh. Paul, Grundlinien einer Theorie des Staates (der Staatswissenschaftslehre), des Geldes und der Staatswirthschaft, wie auch der Erziehung und des Unterrichts, gr. 8. 1805. 9 gr 36 kr

— — Encyclopädie der gesammten Geld'swissenschaft 1r Theil, welcher die Geschichte des Geldes und eine allgemeine staatswirthschaftliche Theorie desselben enthält, gr. 8. 1806. 1 Rth 16 gr 2 fl 30 kr

— — vollständiges Handbuch der Polizeiwissenschaft ihrer Hülfsquellen und Geschichte, mit Rücksicht auf die neueste Gesetzgebung und Literatur der Polizei, gr. 8. 1809. 2 Rth 16 gr 4 fl

— — Grundrifs einer General-Finanz-Statistik, gr. 8. 1810. geheftet 8 gr 30 kr

— — das Finanz-Ideal und die Methode seiner Realisation, zweite Aufl. gr. 8. 1810. geheftet 3 gr 12 kr

— — vollständiges Handbuch der Staatswirthschafts- und Finanz-Wissenschaft, ihrer Hülfsquellen und Geschichte, mit vorzüglicher Rücksicht sowohl auf die älteste, als auch auf die neueste Gesetzgebung und Literatur, 2 Thle, gr. 8. 1810. 2 Rth 16 gr 4 fl

Hauſs. Est. Aug., Versuch über den rechtlichen Werth des Gerichtsgebrauchs, sowohl an den deutschen Territorial- als höchsten Reichsgerichten, 8. 1798. 6 gr 24 kr

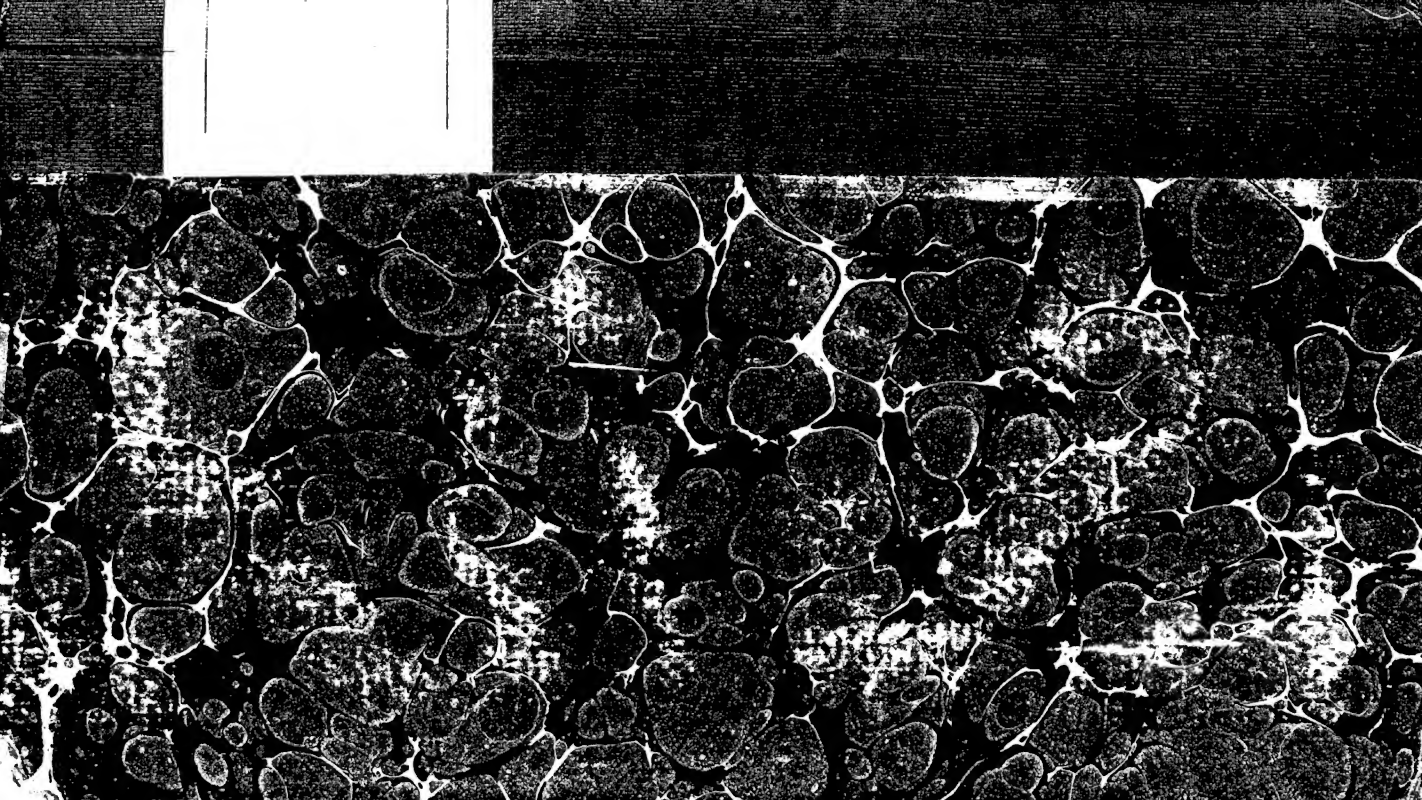
Keyser, G. H., Umrifs der Geographie und Statistik von Baiern. Zum Gebrauch in den Lehranstalten dieses Reichs, 8. 1811. 16 gr 1 fl

— — dessen statistisch-topographisches Handbuch von Baiern, in *fünf* Bänden, 1r Bd. gr. 8. 1811. Unter der Presse.

Röfsling, C. L., neue Fabrikenschule, 1r Thl. über *Pottaschen-* und *Salpeter-Siederei*, mit 6 illum. Kupfert. gr. 8. 1806. 3 Rth 4 fl 30 kr — 2r Theil: über die bisher noch nicht beschriebene *Stanniol-Schlägerei*; gr. 8. 1807. 4 Rth 6 fl — 3r Theil: die *Fabrikation des Salmiaks* und der dabei als Neben-Producte gewinnbaren Fabrikate, gr. 8. 1808. 5 Rth 7 fl 30 kr

(*Alle 3 Theile zusammen 12 Rth 18 fl*)

Scherber, J. H., Umsichten auf dem Ochsenkopfe am Fichtelberge. Eine Auswahl zuverläsiger und zweckmässig geordneter Nachrichten für Reisende u. Naturliebhaber, welche sich eine genauere Ansicht dieser Gebirgshöhe verschaffen wollen, 8. Kulmbach 1811. (in Comm.) 16 gr 1 fl

Ueber die Lehnherrlichkeit eines Souverains des Rheinbundes im Gebiete des andern, 8. 1807. brochirt 4 gr 18 kr

BOUNDEN LIBRARY
OCT 1 1903